



Franchir pour unir, équiper pour rattacher : les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations (années 1830-1880)

Emilie Cottet Dumoulin

► To cite this version:

Emilie Cottet Dumoulin. Franchir pour unir, équiper pour rattacher : les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations (années 1830-1880). Histoire. Université de Grenoble, 2013. Français. NNT : 2013GRENH001 . tel-00951184

HAL Id: tel-00951184

<https://theses.hal.science/tel-00951184>

Submitted on 24 Feb 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

Spécialité : **Histoire**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

Emilie COTTET DUMOULIN

Thèse dirigée par **Denis VARASCHIN**

préparée au sein du **Laboratoire Langages, Littératures, Sociétés**
dans l'**École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique, et du**
Territoire

***Franchir pour unir, équiper pour
rattacher***

Les premiers chemins de fer en Savoie :

**intentions, usages, représentations
(années 1830-années 1880)**

Thèse soutenue publiquement le **4 décembre 2013**,
devant le jury composé de :

Monsieur Yves BOUVIER

Maître de Conférences, Université Paris IV-Sorbonne

Monsieur Andrea GIUNTINI

Professeur, Université de Modène-Reggio Emilia (Rapporteur)

Monsieur Nicolas MARTY

Professeur, Université de Perpignan (Rapporteur, Président)

Madame Michèle MERGER

Chargée de recherches CNRS, Ecole normale supérieure

Monsieur Jean VARLET

Professeur, Université de Savoie

Monsieur Denis VARASCHIN

Professeur, Université de Savoie (Directeur)

Université de Savoie



THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

Spécialité : **Histoire**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

Emilie COTTET DUMOULIN

Thèse dirigée par **Denis VARASCHIN**

préparée au sein du **Laboratoire Langages, Littératures, Sociétés**
dans l'**École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique, et du**
Territoire

***Franchir pour unir, équiper pour
rattacher***

**Les premiers chemins de fer
en Savoie :**

**intentions, usages, représentations
(années 1830-années 1880)**

Thèse soutenue publiquement le **4 décembre 2013**,
devant le jury composé de :

Monsieur Yves BOUVIER

Maître de Conférences, Université Paris IV-Sorbonne

Monsieur Andrea GIUNTINI

Professeur, Université de Modène-Reggio Emilia (Rapporteur)

Monsieur Nicolas MARTY

Professeur, Université de Perpignan (Rapporteur, Président)

Madame Michèle MERGER

Chargée de recherches CNRS, Ecole normale supérieure

Monsieur Jean VARLET

Professeur, Université de Savoie

Monsieur Denis VARASCHIN

Professeur, Université de Savoie (Directeur)

Remerciements

Je souhaite profiter de ces quelques lignes pour remercier sincèrement toutes les personnes qui m'ont permis, par leurs conseils avisés, leurs critiques enrichissantes et leur soutien constant, de réaliser ce travail.

J'exprime tout d'abord toute ma reconnaissance à mon directeur de thèse, Monsieur Denis Varaschin, pour la confiance qu'il m'a témoignée durant ces quelques années, pour m'avoir fait profiter de ces connaissances et pour m'avoir suggérée de judicieux questionnements au cours de nos discussions.

J'adresse ensuite mes remerciements à l'Association pour l'histoire des chemins de fer dont l'aide matérielle, tant en matière de documentation que financière, m'a permis d'explorer de nombreuses pistes en France et à l'étranger. La grande compétence, l'écoute et la disponibilité de ses membres en font un atout d'une grande valeur pour tous les jeunes chercheurs qui s'intéressent aux chemins de fer.

Je profite aussi de cette occasion pour saluer mes collègues du département d'histoire de l'université de Savoie, dont la plupart sont aussi mes anciens professeurs, et pour les remercier de leur accueil durant ces trois années d'Atera. Je remercie tout particulièrement Y. Bouvier et S. Milbach, qui m'ont fait part de quelques pistes de recherche, chacun dans leur domaine de spécialité. Je n'oublie pas non plus mes collègues du département de géographie, Lionel et Patrick, pour leurs chaleureux mots d'encouragement.

Mes remerciements s'adressent tout particulièrement à Michèle Merger, Andrea Giuntini, Nicolas Marty et Jean Varlet qui me font l'honneur de siéger au jury devant lequel je soutiendrai ce travail.

Je souhaite aussi témoigner toute ma gratitude à mes parents et à ma sœur qui m'ont soutenue de manière indéfectible pendant cette aventure.

Enfin, je tiens à remercier tout spécialement Kevin pour son aide précieuse, son immense patience et sa disponibilité, malgré un emploi du temps très chargé.

Sommaire

Liste des abréviations.....	7
-----------------------------	---

Introduction générale.....	9
----------------------------	---

Première partie

Batailles et pourparlers

autour d'un chemin de fer en Savoie :

<i>débats autour d'un frisson de modernité.....</i>	<i>43</i>
---	-----------

Chapitre 1

Le chemin de fer en Savoie :

une convergence d'ambitions du local à l'international.....	47
--	-----------

Chapitre 2

Genèse entrepreneuriale et financière d'une aventure politique calculée.....	101
---	------------

Chapitre 3

Le(s) tunnel(s), nœud(s) gordien(s) de l'invention d'un axe.....	173
---	------------

Deuxième partie

Construire, exploiter, utiliser un axe à portée internationale.....	231
--	------------

Chapitre 4

Le percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis :

entre expérimentations et représentations.....	235
---	------------

Chapitre 5

Grandeurs et misères d'un chemin de fer :

les ambitions techniques aux prises avec les réalités matérielles.....	301
---	------------

Chapitre 6

Du Victor-Emmanuel au PLM :

l'exploitation de l'axe savoyard vers le Mont-Cenis.....	371
---	------------

Troisième partie

Adhésions et rejets :

le chemin de fer, une mesure des distances sociales et politiques avec l'autre et le progrès.....441

Chapitre 7

Les Savoyards et leur chemin de fer.....445

Chapitre 8

Chemin de fer et territoire savoyard :

les logiques de co-évolution.....491

Chapitre 9

Le chemin de fer savoyard dans l'étau des relations franco-sardes et franco-italiennes.....539

Conclusion générale.....607

Bibliographie.....617

Sources.....651

Tables.....675

Liste des abréviations

AN : Archives Nationales

AHD : Archives Historiques de la Défense

AD : Archives Diplomatiques

ANMT : Archives Nationales du Monde du Travail

ADS : Archives Départementales de la Savoie

ADHS : Archives Départementales de la Haute-Savoie

AMC : Archives Municipales de Chambéry

AMA : Archives Municipales d'Aix-les-Bains

AST : Archivio di Stato di Torino

AFS : Archives Fédérales Suisses

AEГ : Archives d'Etat de Genève

PLM : Paris à Lyon et à la Méditerranée

Introduction générale

L'INAUGURAZIONE DELLA GALLERIA DEL FREJUS — Realtà e Fantasia di TEJA.



L'Italia ha la parola — Ho l'onore di presentarti, oltre a quelli che stanno in alto, gli ingegneri Grattoni, Grandis, Borelli, Copello, e Massa che, secondati da una schiera d'altri ingegneri e da tutto un popolo d'operai, hanno aperto con un lavoro di 14 anni questa piccola porta, che non è fatta certamente perché noi due prime sorelle della razza latina ci facciamo il broncio.

Document 1. « L'inauguration de la galerie du Fréjus – Réalité et fantaisie de Teja », *Pasquino*, 17 septembre 1871 (document conservé aux archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781)

Traduction : *L'Italie a la parole : j'ai l'honneur de te présenter au-delà de ceux qui demeurent là-haut les ingénieurs Grattoni, Grandis, Borelli, Copello et Massa qui secondés par une foule d'autres ingénieurs et de tout un peuple d'ouvriers ont ouvert avec un travail long de 14 années cette petite porte qui n'est certainement pas faite pour que nous les deux premières sœurs de race latine nous nous fassions la tête.*

Faux-semblants

L'inauguration du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis le 17 septembre 1871, résonne comme un évènement majeur en Europe qui inspire la presse illustrée. A cette occasion de nombreuses gravures qui représentent tant les festivités que l'objet et sa fonction, sont publiées. La plupart d'entre elles met en scène le moment fort de cette journée, la sortie du train inaugural côté italien et le banquet qui s'en suit à Turin. La locomotive est le plus souvent l'objet au centre de ces compositions qui mettent en scène le tunnel et sa réception par la foule dans une ambiance marquée par une euphorie et des acclamations générales. L'exploit technique et l'enthousiasme populaire constituent alors les deux ferments de la concrétisation de cette aventure ferroviaire et territoriale.

Une caricature qui paraît le jour-même de l'inauguration et réalisée avant même que celle-ci ne se soit tenue, propose une autre approche de l'évènement (document 1). Produite par Teja¹ et publiée dans le journal satirique turinois *Pasquino*², cette composition est proposée comme le fruit de la *réalité* et de la *fantaisie* de son auteur. Il ne s'agit pas pour Teja et pour l'hebdomadaire d'annoncer et de rendre compte des festivités, mais de révéler un sens politique profond par-delà l'accomplissement technique. La traversée des Alpes par le chemin de fer entre la France (Modane) et l'Italie (Bardonnèche) grâce au tunnel ferroviaire du Mont-Cenis est certes annoncée par cette illustration, mais à y regarder de près, l'exploit technique n'est pas le sujet principal³. La scène offerte au lecteur est une cérémonie d'inauguration fictive qui réunit les protagonistes de l'aventure matériellement débutée en 1857. Cette cérémonie se déroule à l'intérieur même du tunnel, à l'orée du portail ouvrant sur le versant italien, reconnaissable par son architecture singulière. Il s'agit bien ainsi de mettre en scène l'achèvement des travaux de percement. Une place est d'ailleurs donnée au premier plan à la figure de l'ouvrier représenté ici par deux mineurs dessinés de dos, identifiables à leur pioche et lampe à huile⁴. Cette présence constitue d'ailleurs une originalité de ce document, quand la

¹ Casimiro Teja (1830-1897) étudie à l'académie Albertine de Turin. Il commence sa carrière de caricaturiste dans la revue *Le coup de sifflet*, puis entre au journal *Pasquino* en 1856. Il en devient le directeur en 1859. Il réalise également des dessins pour diverses revues dont *Il Fischietto*. Il représente aussi bien les évènements politiques nationaux qu'internationaux ou encore les coutumes des populations. Teja est l'un des caricaturistes italiens les plus populaires de son époque.

² *Pasquino* est un journal hebdomadaire publié tous les dimanches fondé en 1856, par J.-A. Cesana et J. Piacentini. Il est diffusé dans toute l'Italie, ainsi que dans les territoires autrichiens revendiqués par l'Etat italien (Trentin, Istrie, Dalmatie).

³ Teja parle dans le titre de sa caricature de galerie du Fréjus. Cette appellation est peu utilisée à l'époque. Les sources emploient davantage celle de Mont-Cenis. Nous reviendrons plus loin sur l'origine de cette appellation.

⁴ La plupart des ouvriers qui ont travaillé sur ce chantier est d'origine piémontaise. Ils sont donc des lecteurs potentiels de ce journal. Teja s'adresse aussi à eux.

majorité des productions graphiques relatant l'événement la néglige. L'ouvrage colossal est présenté comme le résultat du génie humain. La science occupe bien sûr une place importante. Les ingénieurs italiens Grattoni, Grandis, Borelli, Copello et Massa, qui ont dirigé les travaux, figurent au centre de la gravure et sont eux représentés de face. La locomotive en est une autre symbolisation. La vapeur, fruit de la domestication par l'Homme du feu et de l'eau, émane de l'acier de la machine qui n'est pourtant pas mise au premier plan. Cette locomotive circule sur la deuxième voie, derrière tous les invités. En fait, ni la locomotive, ni le tunnel ne sont les objets principaux de ce dessin. Ce n'est pas non plus la foule enthousiaste massée devant le portail et brandissant un drapeau de la jeune Italie, qui est l'élément le plus important. Tout cela n'est que le support d'une lecture politique et diplomatique indissociable des tournants géopolitiques de l'année 1871.

En effet, au centre de la caricature, figurent les allégories de l'Italie et de la France. La première, de face, est surnommée *l'Italia turrita*, ou l'Italie crénelée, en raison de sa couronne en forme d'enceinte urbaine qui rappelle le rôle historique majeur des pouvoirs urbains et communaux¹. Sur sa tunique apparaît le blason de la maison de Savoie, maison royale d'Italie, qui témoigne de la filiation du jeune Etat avec l'ancien royaume de Sardaigne qui fut le contexte territorial de l'invention du projet de tunnel et des premiers temps de sa réalisation. La France, de dos, est reconnaissable quant à elle, au bonnet phrygien cocardé et au blason au bas de sa toge qui figure le coq gaulois. La coiffe revendique la République, régime réinstauré en France une année plus tôt après l'effondrement du Second Empire. Les deux allégories ne sont pas à égalité dans ce dessin. L'Italie, de face, est la maîtresse de cérémonie. C'est la jeune Italie, fille du royaume de Sardaigne, qui a porté le projet du tunnel, alors que la France a longtemps été septique quant à son utilité et à sa réussite. La stabilité de la filiation italienne, par-delà les changements de frontières, tranche de même avec l'alternance de régime français. C'est bien à l'Italie que revient le mérite de la continuité de l'ouvrage, même si celui-ci est en partage avec la France depuis 1860 et l'annexion de la Savoie à l'Empire. C'est en effet *l'Italia turrita* qui désigne du doigt les pères de cette entreprise et qui invente ainsi la mémoire de l'entreprise. Dans la fumée de la locomotive apparaissent Camille Cavour et Germain Sommeiller, tous deux morts avant d'avoir pu contempler leur œuvre achevée. Le premier est en effet décédé le 6 juin 1861, et le second le 11 juillet 1871. La fierté nationale italienne est exaltée dans ce dessin, puisque les pères du tunnel sont deux hommes qui ont « choisi » de devenir italiens. G. Sommeiller, représenté ici le visage harassé, bien que

¹ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922*, Paris, A. Colin, 2004, p. 185.

d'origine savoyarde, a choisi de rester un sujet sarde au moment de l'annexion de la Savoie à la France en 1860. C. Cavour souriant, soutient l'ingénieur qui s'est tué à la tâche, figure physique qui rappelle le soutien financier et politique apporté par le président du Conseil à cette aventure. Pour l'homme d'Etat sarde, cette inauguration est le triomphe de plusieurs dizaines d'années d'effort. Ce tunnel est présenté par Teja avant tout comme une réussite politique posthume indissociable de l'unification de l'Italie. Le tunnel, frontalier, devient un symbole de la puissance que le jeune Etat italien revendique et est en train d'acquérir dans le nouveau jeu international. Teja associe en fait étroitement deux succès dans cette caricature : le percement du tunnel du Fréjus et la naissance du royaume d'Italie dont la capitale vient alors tout juste d'être fixée à Rome (1^{er} juillet 1871) à la suite de l'effondrement militaire de la France contre la Prusse.

L'ombre de ce nouveau jeu international plane sur cette inauguration fictive. Comme la légende le précise, l'Italie et la France « se font la tête ». En effet, au moment de l'inauguration du tunnel du Mont-Cenis, les relations entre « les deux sœurs de race latine » ne sont plus celles de 1857. Le chemin de fer qui était à l'origine censé unir les peuples des deux côtés des Alpes peine à atteindre son but. Cette caricature, italienne, déconstruit ainsi l'apparat des cérémonies officielles pour rendre à l'objet toute sa dimension politique et diplomatique. Elle illustre parfaitement l'idée que le tunnel du Mont-Cenis, colonne vertébrale du chemin de fer construit en Savoie, est avant toute chose un objet politique dans lequel se reflète l'évolution des relations internationales au XIX^e siècle entre processus d'unité nationale et recompositions des jeux d'alliances.

Les cadres de l'étude

La question du chemin de fer en Savoie a ainsi une dimension internationale et s'inscrit matériellement dans un territoire savoyard dont il convient de définir les contours. La Savoie correspond en fait au Duché de Savoie (figure 1). Il comprend à la fois la Savoie du sud qui s'articule autour de Chambéry et qui devient en 1860, le département français de la Savoie, et la Savoie du nord autour d'Annecy, qui devient le département de la Haute-Savoie. L'espace considéré s'étend sur un peu plus de 10 400 km², même si dans les faits, une grande partie reste en dehors de toute réalisation ou même de tout projet ferroviaire.

Il s'agit donc d'une étude reposant sur une unité territoriale, qui ne peut pour autant s'inscrire dans ce seul cadre régional. Certes, la Savoie en constitue le cœur géographique,

mais cette unité territoriale est à replacer dans un cadre plus vaste, à l'échelle du royaume de Sardaigne, mais aussi à celle des Alpes et à celle de l'Europe. En effet, les personnes qui pensent le chemin de fer en Savoie, qui décident de son édification, qui le construisent et qui le gèrent, sont majoritairement étrangères au territoire savoyard. Il importe donc de considérer l'emboîtement de différentes échelles pour comprendre tous les enjeux entourant la construction du chemin de fer en Savoie, d'autant plus que la réalisation des infrastructures ferroviaires, au premier rang desquelles le tunnel, traversent de profondes modifications de frontière. Le redécoupage territorial de 1860 bouleverse profondément la donne politique et géographique de la Savoie, l'ancienne périphérie du royaume de Sardaigne devient une nouvelle périphérie de l'empire français ; la ligne de crête, ancien trait d'union à l'intérieur d'un Etat devient une frontière internationale.

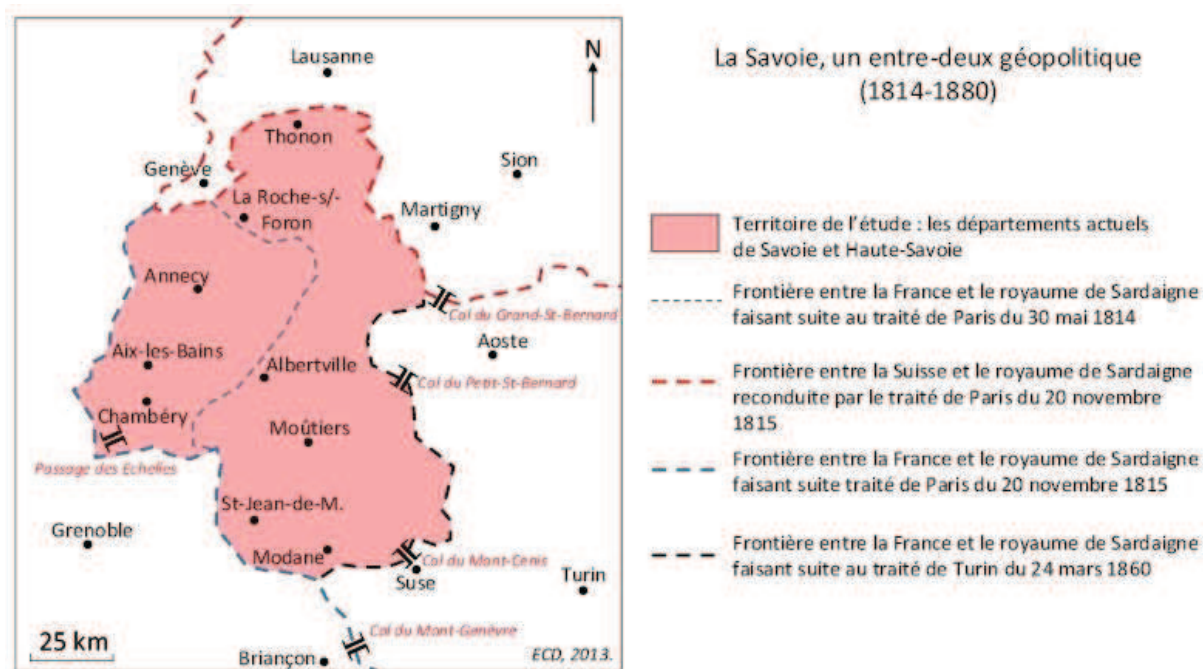


Figure 1. La Savoie, un entre-deux géopolitique (1814-1880), (E. Cottet Dumoulin, août 2013).

Ces bouleversements marquent profondément la période que nous nous proposons de traiter dans notre recherche puisque notre propos interroge les premiers temps de conception et de réalisation du réseau ferré savoyard. En effet, notre étude débute à la fin des années 1830 et se termine dans la seconde moitié des années 1880. Le choix des bornes se comprend tout autant au regard d'éléments politiques, économiques que techniques. Dès les années 1837-1838, les premiers projets de chemin de fer voient le jour en Savoie, quand la première voie ferrée est ouverte en France entre Andrézieux et Saint-Etienne en 1828, puis prolongée

jusqu'à Lyon en 1832¹. La première concrétisation correspond à la mise en place d'une courte ligne entre Chambéry et le lac du Bourget par la « Compagnie du service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur », connectée au service de navigation vers Lyon. Cette première expérience, qui prend donc sens dans un cadre intermodal, est cependant menée principalement par les élites économiques savoyardes et piémontaises. Elle n'est que de courte durée puisqu'elle est définitivement abandonnée après maintes difficultés en 1846. Elle a néanmoins le mérite de montrer l'attrait qu'exerce ce moyen de communication moderne dans un territoire qui est souvent considéré comme une périphérie pauvre de l'Europe. Dans le même temps, des réflexions apparaissent chez quelques ingénieurs, scientifiques et hommes politiques, sur la possibilité d'une traversée des Alpes en chemin de fer. Dès le début, les lignes projetées en Savoie doivent s'inscrire dans un environnement national. Le chemin de fer doit tout autant être intégré au réseau sarde que connecté à celui de ses voisins français et suisse. La réalisation de cette ligne transfrontalière vers Genève et Lyon depuis Modane via Chambéry, constitue l'objectif fondamental de la première concession octroyée par le gouvernement de C. Cavour. Celle-ci est obtenue le 23 mai 1853, par la compagnie ferroviaire Victor-Emmanuel aux capitaux piémontais, mais surtout français et anglais. Les difficultés financières, les rivalités au sein même de la compagnie et la concurrence extérieure, en rendent néanmoins la construction difficile. Un premier tronçon ferroviaire, de 84 kilomètres, est ouvert le 20 octobre 1856 entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne, puis un second de 22 kilomètres, le 2 septembre 1858, entre Aix-les-Bains et Culoz. Mais, la Compagnie Victor-Emmanuel, aux prises avec de graves difficultés économiques, décide en 1866, de vendre cette ligne, dénommée désormais ligne du Rhône au Mont-Cenis, à l'Etat français qui la rétrocède un an plus tard à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Cette dernière poursuit l'œuvre entreprise par la Compagnie Victor-Emmanuel et étend le réseau ferré au reste du territoire savoyard. Celle-ci avait en outre aussi bénéficié d'une concession sur le versant piémontais pour une ligne courant de Suse à Turin et aux rives de la rivière Tessin pour laquelle un même retrait survient en 1863. L'Etat italien rachète alors cette ligne et accorde à la Compagnie Victor-Emmanuel une concession pour un chemin de fer à réaliser en Sicile et en Calabre. Ce jeu d'échanges permet de mettre en exergue l'action et l'importance d'un homme dans les débuts du chemin de fer en Savoie et plus largement dans l'Etat sarde, C. Laffitte. Ce dernier, alors président de la Compagnie Victor-Emmanuel,

¹ J.-C FAURE, *La Loire, le berceau du rail français*, Saint-Etienne, Ed. ARF, 2000, 128 p.

témoigne de l'intérêt de la finance parisienne pour la construction d'un axe à travers les Alpes par la Savoie.

Car l'intérêt principal de ce réseau et de cette aventure financière réside dans sa pièce maîtresse, le tunnel du Mont-Cenis, qui permet de connecter d'une part la France, la Suisse et la Grande-Bretagne, à la péninsule italienne d'autre part. Le tunnel permet aussi de concilier ambition nationale et internationale tout en étant un puissant facteur de recomposition locale. Après deux décennies de réflexion, le percement du tunnel est adopté par le gouvernement piémontais par la loi du 15 août 1857. Il est nécessaire de justifier ici le nom donné à cet ouvrage. Contrairement à son appellation, le tunnel ne passe pas sous le massif du Mont-Cenis. Il est situé en réalité à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de ce dernier, et est percé sous la pointe du Fréjus, elle-même située sur la ligne de crête entre Modane et Bardonnèche. Aujourd'hui, le nom couramment donné à cet ouvrage est celui de tunnel du Fréjus, mais à l'époque considérée, la majorité des sources, qu'elles soient savoyardes, piémontaises, françaises, suisses ou encore anglaises, emploient l'expression « tunnel du Mont-Cenis ». C'est donc bien une originalité de la caricature de Teja (document 1) que d'utiliser « *galleria del Frejus* ». La référence au Mont-Cenis montre en fait la filiation qui existe entre la fonction du col routier éponyme et son itinéraire encore modernisé en 1802-1811, et le tunnel ferroviaire. En effet, ce « glissement » occidental du franchissement s'entend dans le contexte géopolitique issu du traité d'Utrecht (1713) et consolidé par le traité de Vienne (1815). Bardonnèche et la haute vallée de Suse ne deviennent piémontaises qu'en 1713, faisant de la crête du Fréjus une communication interne et non plus une frontière avec la France. A travers l'appellation Mont-Cenis, ce glissement est projeté dans une épaisseur temporelle marquée tant de la fonction interne de mise en relation de deux versants d'un même Etat, qu'internationale de liaison entre des centres urbains péri-alpins. Nous avons donc pris le parti de parler dans cette étude de tunnel du Mont-Cenis. Ses travaux, colossaux, sont inaugurés officiellement le 31 août 1857. Quatorze années plus tard, le 16 octobre 1871, le premier train entre Paris et Rome franchit les Alpes entre Modane et Bardonnèche, un mois après la cérémonie d'inauguration anticipée par la caricature de Teja.

Deux dates sont alors fondamentales dans notre étude sans pour autant constituer des ruptures chronologiques : 1860 et 1871. La première marque l'annexion de la Savoie à la France et ainsi un changement de contexte politique pour le chantier du tunnel. Il convient ici de s'attarder sur le qualificatif attaché à l'évènement de 1860. Il a fait l'objet de nombreux débats. Dans le traité de Turin du 24 mars 1860, il est question de « réunion » de Savoie à la France, alors que le projet initial utilisait le terme de « cession ». Il semble que ce soit C.

Cavour qui ait imposé ce changement afin d'éviter que cet acte n'apparaisse aux yeux de l'opinion publique comme un « troc diplomatique ». Mais, le terme « annexion » est employé conjointement à celui de « réunion » à l'époque. Il est également dominant dans l'historiographie et consacré par le droit public international¹.

La seconde, 1871, est la date de mise en exploitation du tunnel du Mont-Cenis. La position de la Savoie dans les axes de transit alpin en est renforcée, cependant que l'axe du Mont-Cenis se voit partager entre deux entités politiques. En accélérant la connexion de la France et la Grande-Bretagne avec la péninsule italienne, le chemin de fer savoyard peut alors prétendre concurrencer plus encore les passages suisses et autrichiens².

La date extrême de notre étude a longtemps posé question. Au début de nos recherches, nous avions pensé l'arrêter en 1871, car le but si longtemps désiré est atteint. Les deux côtés des Alpes sont désormais unis par le rail. Cependant, retenir cette date aurait conduit à minimiser l'importance locale des éventuels effets de l'intégration dans le réseau ferroviaire français notamment dans le contexte du plan Freycinet. Le succès que représente le tunnel pour la Savoie, mais aussi pour l'Italie, et dans une moindre mesure pour la France, est en outre à nuancer et il n'est possible de s'en rendre compte qu'en prolongeant l'étude dans le temps. Les conséquences nées de la mise en exploitation de cet ouvrage doivent être abordées, de même que sa mise en concurrence par l'ouverture du premier passage ferroviaire suisse, le tunnel du Gothard en 1882. Nous proposons d'étendre notre analyse à la seconde moitié des années 1880, au moment où l'axe suisse devient un concurrent redoutable pour le Mont-Cenis. Cette décennie correspond à ce que H. Chamussy appelle « l'âge du fer³ ». Le contexte géopolitique nous y invite aussi car les relations franco-italiennes viennent à se tendre avec la signature de la Triple Alliance en 1882, entre l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Le contexte économique nous y incite puisqu'en 1887, le président du Conseil et ministre des

¹ S. MILBACH, « L'annexion de la Savoie à la France. Quelques perspectives historiographiques », in D. VARASCHIN (dir.), *Aux sources de l'histoire de l'annexion de la Savoie*, Bruxelles, Peter Lang, 2009, p. 15.

² L'Autriche possède déjà deux passages ferroviaires ouverts à cette époque, le Semmering (1854) et le Brenner (1867). La Suisse n'a pas encore entamé le chantier du Gothard (1872).

³ H. CHAMUSSY, « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, n° 56, 1968, p. 425-468. G.-P. Toricelli parle quant à lui de « l'âge du chemin de fer » en réponse à P. Guichonnet qui propose un titre explicite « conquête des Alpes par le rail » dans son ouvrage *Histoire et civilisation des Alpes, tome 2 : Le Destin humain*, Toulouse, Privat, 1980, p. 34. G.-P. TORICELLI, « Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse », *Revue de géographie alpine*, n° 90-3, p. 29.

Affaires étrangères, F. Crispi, rompt les relations maritimes, commerciales et financières avec la France, déclenchant ainsi une « guerre douanière »¹.

Présentation des sources

Sources consultées

La diversité des champs mobilisés a nécessairement des conséquences sur le rapport aux sources que nous avons dû construire. La recherche et la collecte de ces précieuses informations se sont avérées un véritable « jeu de piste » qui s’est réparti tout au long de notre travail. En effet, la difficulté initiale de cette recherche a résidé dans la constitution d’un corpus de sources délimité, cohérent et suffisamment fourni pour comprendre tous les enjeux entourant la mise en place du chemin de fer en Savoie. Une grande variété de documents s’est donc offerte à nous. Le premier problème réside dans leur dispersion et la recension des fonds, lorsque ceux-ci n’ont pas purement disparu au gré d’aléas et d’actes de malveillance. A titre d’exemple, du fonds de la Compagnie Victor-Emmanuel longtemps entreposé dans une pièce non adaptée à la gare de Chambéry, seule la partie constituée des documents techniques est parvenue au centre d’archives de la SCNF du Mans. Toute une partie de ce fonds a, si l’on en croit certains témoignages, disparu avant leur inventorisat[i]on par les archives historiques de la SNCF.

Dans la mesure où notre sujet nous amène fréquemment à changer d’échelles, en passant du local à l’international, il est indispensable de faire de même pour nos recherches en archives. Nous nous sommes ainsi rendu dans divers centres de conservation, en France, mais aussi à l’étranger. Cette absence d’unité dans les lieux de conservation est en fait le reflet même de l’objet qui est étudié, un chemin de fer aux prises avec l’instabilité géopolitique d’un territoire. La fortune de ces déplacements n’a pas toujours été égale. Afin de concilier l’ambition de notre sujet et le temps imparti pour sa réalisation, nous avons dû consulter en priorité les fonds susceptibles de fournir des données encore inédites.

¹ J.-B. DUROSELLE, P. RENOUVIN, *Introduction à l’histoire des relations internationales*, Paris, Armand Colin, 1991, 4^e édition, p. 94-95. M. MERGER, *Un siècle d’histoire industrielle en Italie. Industrialisation et sociétés, 1880-1970*, Paris, SEDES, 1998, p. 24-25.

Au niveau local, les diverses archives municipales, tout au long des tracés, ne se sont pas révélées aussi riches que nous avons pu le penser. Seules celles de Chambéry et d'Aix-les-Bains conservent quelques documents rattachés à la série O sur les travaux publics. Il s'agit essentiellement d'échanges entre la compagnie PLM, les maires et le préfet, au sujet des aménagements à prévoir dans les gares. A côté de cela, les registres de délibérations municipales témoignent de la volonté de ces villes de peser dans le choix du tracé des lignes et de l'emplacement des gares. Les autres communes n'ont rien conservé sur la période. Les archives de Modane devaient, selon les inventaires, contenir des informations très intéressantes ne serait-ce que les délibérations du conseil municipal durant les travaux du tunnel du Mont-Cenis et pendant les premières années d'exploitation. Malheureusement, pour cette période, elles ont disparu des fonds. Nous sommes cependant parvenus à accéder à deux de ces délibérations.

Les principaux centres de conservation sont en fait les archives départementales de la Savoie et de la Haute-Savoie. Les sources consultées appartiennent à plusieurs fonds, dont il n'est pas pertinent ici de dresser un inventaire exhaustif¹. Nous nous focaliserons sur les plus représentatifs. Pour toute la période antérieure à 1860, le fonds sarde est fondamental. Les collections qu'il contient sont abondantes. Elles proviennent pour beaucoup du bureau des intendants généraux à Chambéry et à Annecy². Il s'agit de correspondances – notamment entre les intendants généraux, les ministères des Travaux publics et des Finances et les compagnies ferroviaires –, de documents administratifs et d'actes émanant du gouvernement sarde. Les réclamations des communes qui souhaitent la construction d'une station, l'aménagement de route d'accès aux gares, ou la mise en place de passages à niveaux supplémentaires sont également sauvegardées, ainsi que les plaintes des populations locales expropriées. Ces documents sont primordiaux pour appréhender la façon dont est perçu le chemin de fer au niveau local, soit comme un facteur de modernité, soit comme un élément venant perturber le quotidien des Savoyards. Ces ressentis à l'égard du nouveau mode de transport sont également repérables dans les archives judiciaires où les rapports d'enquête font état d'actes de malveillance³. Pour la période postérieure à 1860, la série S, travaux publics et transports, est incontournable. Elle contient les rapports des ingénieurs sur l'avancée des travaux et sur les difficultés rencontrées lors de la construction. Elle regroupe également les lettres adressées par les compagnies ferroviaires, Victor-Emmanuel, puis du

¹ Pour cela, se reporter à l'état des sources.

² Sous-série 1 FS aux archives départementales de Savoie (ADS) et sous-série 10 FS aux archives départementales de Haute-Savoie (ADHS).

³ Sous-série 7 FS.

PLM, au préfet de la Savoie et de la Haute-Savoie, et celles de ces derniers au ministère des Travaux publics. Les fonds privés conservés aux archives départementales nous ont aussi beaucoup apporté. Le principal, le fonds Joseph Despine du nom de l'ingénieur et député savoyard au parlement de Turin, rassemble une collection très disparate de papiers utiles à notre étude¹. Sa fonction de représentant du collège électoral de Duingt, qu'il assume d'avril 1848 à sa mort en février 1859, dans les rangs de la droite modérée, lui donne accès à un grand nombre de documents officiels. Les comptes rendus parlementaires et les dossiers d'affaires traités en commission, les projets de lois pour la concession de lignes en Savoie, le cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel et ses modifications successives sont regroupés dans ce fonds. Il conserve également les rapports des commissions gouvernementales instituées pour l'examen des machines perforatrices du tunnel du Mont-Cenis de G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni. Une dizaine de dossiers est relative aux technologies ferroviaires développées dans le royaume de Sardaigne.

Un autre fond privé est celui de la société anonyme du canal du Bourget qui contient les documents liés à la première compagnie ferroviaire créée en Savoie en 1839². Les archives de la famille Cuillerie-Dupont fournissent des compléments à ce dernier, grâce à la correspondance entre les membres du conseil d'administration de cette première compagnie de chemin de fer, dont Camille Cuillerie-Dupont fait partie³. Les documents conservés dans les archives départementales concernent en fait les interactions entre le chemin de fer et le territoire dans un contexte politique local, régional, national et international.

Dans la mesure où ce chemin de fer fait intervenir de nombreux acteurs étrangers, puisqu'il doit être connecté à celui de ses voisins et devenir un des axes forts en Europe, nous ne pouvons bien évidemment pas nous contenter des archives savoyardes. Des fonds nationaux français, ainsi que des fonds italiens, suisses et anglais ont donc été consultés.

Aux archives nationales, la sous-série F 14 qui contient les papiers versés par le ministère des Travaux publics, nous a principalement intéressés, même si au final elle ne livre que peu d'informations inédites par rapport aux sources évoquées précédemment. Ses documents se rapportent à la période postérieure à l'annexion de la Savoie et concernent essentiellement la ligne de Culoz à Modane une fois que celle-ci appartient à la Compagnie PLM (1867). La sous-série F 12 rassemble des documents relatifs aux liaisons ferroviaires avec la Suisse. Enfin, le fonds privé Napoléon comprend les notes rédigées par le prince

¹ Conservé aux ADHS, fonds 11 J.

² Conservé aux ADS, fonds 36 F.

³ Conservé aux ADS, fonds Alexandry d'Orangiani, 29 F.

Napoléon-Jérôme sur son voyage en Savoie à l'occasion de l'inauguration des travaux du pont ferroviaire sur le Rhône et du tunnel du Mont-Cenis en 1857, et sur la campagne d'Italie dans laquelle le chemin de fer a joué un rôle stratégique.

De l'autre côté des Alpes, les archives d'Etat de Turin, détiennent le même type de sources que le fonds sarde des archives départementales de Savoie et de Haute-Savoie (correspondances entre la Compagnie Victor-Emmanuel et les ministères des Travaux publics, des Finances, de l'Intérieur et rapports d'ingénieurs) ainsi que des plans du tunnel du Mont-Cenis. Une partie des lettres échangées entre C. Cavour et les différents acteurs du chemin de fer en Savoie (Compagnie Savoyarde et Compagnie Victor-Emmanuel) est également consultable.

Dans la mesure où le tracé du chemin de fer en Savoie, et surtout ses connections ferroviaires transfrontalières, suscitent de vives discussions, des conflits, des tractations entre les Etats européens concernés directement ou indirectement par ces questions, l'étude des sources diplomatiques est indispensable. En France, les archives diplomatiques à La Courneuve conservent les négociations, puis les conventions passées entre la France et l'Italie au sujet de la délimitation des nouvelles frontières après 1860 et de leurs répercussions sur le chemin de fer. La correspondance entre le ministère des Affaires étrangères et les ministres français à Berne, renseigne sur les difficultés de construire des lignes entre la Haute-Savoie et la Suisse, vers Genève et en direction du Simplon. Divers documents permettent également de connaître l'organisation des gares-frontière de Culoz (1858-1860) et de Modane (à partir de 1871), tandis que les lettres échangées entre les ministres des Affaires étrangères et de la Guerre témoignent de l'enjeu que revêt le tunnel du Mont-Cenis au moment où les relations franco-italiennes commencent à se refroidir dans les années 1870-1880.

Les archives fédérales suisses gardent les lettres échangées entre les ministres suisses à Turin et à Paris et le Conseil fédéral, au sujet des raccordements ferroviaires entre la Suisse et la Savoie et la Haute-Savoie, entre 1852 et le début des années 1880. Les délibérations de l'Assemblée fédérale traitent de la question de la neutralité suisse étendue à une partie du territoire savoyard et de l'attitude que la Suisse adopte en 1859 lorsque les troupes françaises, alliées du royaume de Sardaigne, empruntent en chemin de fer une portion de ce territoire neutralisé pour se rendre en Italie lors de la guerre contre l'Autriche. Le Conseil fédéral informe les puissances signataires du congrès de Vienne des décisions qu'il a pris à ce sujet.

En revanche, les sources des archives d'Etat de Genève se sont avérées extrêmement décevantes. Seules quelques mentions des raccordements envisagées entre la Suisse, la Savoie

et la France – entre Annecy et Genève d’une part, et Annemasse et Genève d’autre part – figurent dans les registres des Conseils d’Etat.

Enfin, puisque des financiers anglais prennent part à la constitution de la Compagnie Victor-Emmanuel et que le gouvernement britannique émet son avis lors du choix du lieu de percement des Alpes, il était indispensable de regarder du côté des sources anglaises. Nous avons fait le choix de nous focaliser sur les débats de la Chambre des Communes, car ces derniers témoignent entre autres des préoccupations outre-manche pour ce chemin de fer lointain qui est déterminant pour le commerce britannique et plus particulièrement pour la Malle des Indes. Tous ces fonds sont donc extrêmement précieux pour comprendre les enjeux géopolitiques attachés à notre objet.

Ce chemin de fer constitue aussi un instrument militaire dans le contexte de l’unité italienne et de l’alliance de la Sardaigne avec la France (1859). Les sources militaires françaises des archives historiques de la Défense à Vincennes nous éclairent sur cette dimension. Quelques dossiers – rapports des commandants d’artillerie adressés au ministre de la Guerre – renseignent sur le rôle que les Français et les Sardes ont fait jouer à la ligne savoyarde entre Culoz et Saint-Jean-de-Maurienne lors de la guerre contre l’Autriche en 1859.

Il ne faut pas perdre de vue que le chemin de fer en Savoie demeure à l’origine de la constitution d’une entreprise ferroviaire. Aussi nous sommes nous intéressés aux sources administratives et financières. Les archives nationales du monde du travail à Roubaix gardent les comptes rendus des assemblées générales et des conseils d’administration des compagnies ferroviaires de Saint-Rambert à Grenoble, de Lyon à Genève et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Ils fournissent des informations sur les projets de rapprochement, voire de fusion, avec la Compagnie Victor-Emmanuel, ainsi que sur le rachat de la ligne de Culoz à Modane par le PLM en 1867.

Les sources relatives aux aspects techniques de la construction du chemin de fer sont classées dans le fonds de la Compagnie Victor-Emmanuel, un temps court en dépôt aux archives départementales de Savoie, aujourd’hui conservées aux archives de la SNCF au Mans¹. Ces dossiers ne se sont pas avérés en lien direct avec l’orientation que nous avons donnée au sujet. Très peu d’entre eux seront exploités dans la suite de ce travail.

A côté de ces sources d’archives, un corpus de sources imprimées a aussi été constitué ; celles-ci sont tout autant fondamentales pour notre propos que les sources

¹ Comme il a été dit plus haut ces archives sont longtemps restées en dépôt dans un local de la gare de Chambéry.

archivistiques¹. Les publications de l'époque sur le chemin de fer en Savoie – comme partout d'ailleurs – sont extrêmement abondantes. Un grand nombre d'ouvrages parus en français et en italien a été recensé. Ces imprimés sont conservés dans les différentes archives, à la Bibliothèque nationale de France, à la bibliothèque municipale de Chambéry, à la *Biblioteca civica torinesi* et à la bibliothèque de Genève. Beaucoup évoquent un même sujet, le tunnel du Mont-Cenis, sous deux angles d'approche principalement, ses aspects techniques et ses enjeux internationaux. D'autres se focalisent sur les points de raccordements entre la ligne savoyarde et les réseaux ferrés des pays voisins. Les auteurs sont des hommes exerçant des responsabilités politiques à l'échelle locale ou nationale, mais aussi des scientifiques et des ingénieurs. Si ces derniers se contentent le plus souvent d'énoncer des faits matériels et de présenter leurs inventions, les premiers écrivent plutôt des réquisitoires contre les gouvernements accusés de ne pas tenir compte des intérêts de la Savoie, ou insistent sur le potentiel axe de transit que peut devenir ce territoire. La Savoie suscite également l'intérêt des auteurs de vulgarisations scientifiques, genre qui se développe à partir du milieu du XIXe siècle, puisque de nouvelles inventions ferroviaires y sont expérimentées. La science se démocratise et devient ainsi accessible au plus grand nombre. Les récits et les guides de voyage se multiplient aussi à cette époque. Ils sont essentiels pour comprendre les représentations que des personnes extérieures au territoire se font de ce chemin de fer savoyard. Les guides permettent de connaître l'image de la Savoie qui est donnée à voir au voyageur depuis le train². Cette abondance de publications reflète la fascination, l'enthousiasme, mais aussi la crainte, que les élites intellectuelles ressentent envers le nouveau mode de communication.

L'étude des journaux est tout aussi fondamentale. Mais devant la multitude de ceux qui, à un moment ou à un autre de la période, ont publié un article sur le chemin de fer en Savoie, il nous a bien sûr été impossible de tous les dépouiller. Seuls les journaux savoyards ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif notamment afin de pallier le déficit des archives municipales évoqué³. Ces journaux rapportent les débats politiques nationaux, et même étrangers, qui entourent le chemin de fer en général et les traversées alpines projetées en particulier. De nombreuses colonnes sont réservées à l'épineux problème des tunnels sous les

¹ Se rapporter à l'état des sources imprimées.

² G. GUILCHER, « Les guides de chemin de fer : pratiques anglaises et françaises », *Ecritures du chemin de fer*, Actes de la 8^e journée scientifique de l'AHICF, Paris, 1996, p. 23-36. D. NORDMAN, « Les guides-Joanne. Ancêtre des Guides Bleus », in P. NORA (dir), *Les Lieux de mémoire, II. La Nation, I*, Paris, Gallimard, 1986, p. 529-567. E. COHEN, B. TOULIER, « Les guides de tourisme, un patrimoine et un objet d'étude », *In Situ. Revue des patrimoines* [en ligne], n° 15, 2011, 4 p. URL : <http://insitu.revues.org/723>.

³ Se rapporter à la liste des journaux consultés.

Alpes, sous le Mont-Cenis, le Mont-Blanc, le Mont-Genèvre, le Simplon, le Gothard ou encore le Lukmanier, et à la concurrence qui pourrait naître entre les différents axes. Ces journaux publient également des articles sur les bénéfices que doivent en retirer le territoire et l'économie locale, mais aussi sur les méfaits que la construction d'une ligne plutôt qu'une autre, pourrait entraîner. De façon générale, ces journaux s'en prennent aux dirigeants des compagnies et principalement au président du Victor-Emmanuel, C. Laffitte, jugé responsable de tous les déboires de l'entreprise et de la trop lente mise en place du réseau ferré en Savoie. Il est intéressant de noter que lorsqu'il s'agit du chemin de fer en Savoie, les clivages politiques qui existent entre les différents journaux savoyards, disparaissent.

Les périodiques de l'Ain, de l'Isère et du Rhône – dont les territoires sont concernés par des liaisons transfrontalières avec la Savoie – et la presse paraissant au niveau national – dans le royaume de Sardaigne puis en Italie, en France, en Suisse et en Grande-Bretagne – ont été consultés pour les événements particuliers en Savoie, comme l'inauguration de travaux, l'ouverture de lignes ou la mise en service d'ouvrages. La mise en exploitation du tunnel du Mont-Cenis est sans conteste l'évènement qui intéresse le plus les journaux étrangers. L'étude de la presse ne permet pas de sonder l'opinion publique bien évidemment, mais donne une lecture du chemin de fer au niveau local, régionale, nationale et même internationale. Il est possible d'approcher ainsi les sentiments sur le chemin de fer en Savoie de ceux qui font l'opinion.

Nous avons attaché en outre une attention toute particulière à la constitution d'un corpus de documents iconographiques. Les gravures en lien avec le chemin de fer en Savoie sont nombreuses. Elles ont principalement été publiées en France, en Italie et même en Grande-Bretagne. Les revues à grande diffusion comme *L'Illustration*, le *Monde illustré*, *Il giornale illustrato* et *The Illustrated London news* proposent souvent une vision idéalisée des chantiers en cours. Elles mettent ainsi très souvent en scène les prouesses techniques comme le percement du tunnel du Mont-Cenis et le chemin de fer Fell, un chemin de fer à trois rails qui parcourt la route du col du Mont-Cenis de Saint-Michel-de-Maurienne à Suse entre 1868 et 1871. A ces éloges du progrès, s'inscrivent en contre point les caricatures parues dans les revues piémontaises *Il Fischietto* et *Pasquino* ou dans les journaux savoyards *L'Arrosoir arrosant Chambéry* et *Le Carillon*. Ces journaux utilisent ces documents iconographiques afin d'adopter une posture de dénonciation des modalités politiques de la mise en place du chemin de fer. Les débats nationaux et internationaux, les rivalités entre les différents acteurs, les intérêts des uns et des autres constituent les thèmes privilégiés. Ces documents ont le mérite

de briser l'image d'Epinal que les gravures des tirages nationaux (français, italiens et anglais) veulent imposer.

Quelques très rares photographies immortalisent les locomotives du chemin de fer Fell, ainsi que les machines utilisées lors du percement du tunnel sous les Alpes. Elles donnent essentiellement des informations d'ordre technique et matériel. Tous ces documents iconographiques traduisent l'image que les contemporains se font du chemin de fer en Savoie, mais surtout l'image qu'on veut en donner.

Les publications officielles des Etats de Sardaigne et de France ont aussi été dépouillées : *atti della camera dei deputati*, *atti parlamentari dello Senato*, les annales du Sénat et du corps législatif français, les collections de lettres-patentes, lois, décrets, ordonnances, règlements sardes et français, les rapports et délibérations des Conseils généraux de Savoie et de Haute-Savoie, ainsi que les statistiques publiées chaque années à partir de 1868, par le ministère des Travaux publics concernant la ligne du Rhône au Mont-Cenis.

Mais la source principale permettant d'approcher les coulisses politiques, économiques et financières tient à la correspondance d'un personnage clé : C. Cavour. Cette correspondance est éditée à partir de 1962¹. Des centaines de lettres évoquent le chemin de fer en Savoie. Ces correspondants sont des députés savoyards au parlement sarde, comme son ami et député conservateur du collège de Chambéry (de 1848 à 1849, puis de 1854 à 1860), Pantaléon Costa de Beauregard, qui l'informe des avancées et des péripéties de la première compagnie savoyarde dans laquelle C. Cavour a engagé des fonds, ou comme J. Jacquier-Châtrier, député libéral du collège de Bonneville (de 1849 à 1857), et E. Lachenal, député conservateur du collège d'Annecy puis d'Ugine (en 1849, puis de 1853 à 1860), qui défendent auprès du ministre les intérêts ferroviaires de leurs circonscriptions. C. Cavour a de très nombreux échanges avec le ministre des Travaux publics P. Paleocapa qui nous renseigne notamment sur les difficultés d'un raccordement avec le réseau ferré suisse et sur les enjeux politiques du tunnel du Mont-Cenis. Les lettres des ministres sardes – Salvatore di Villamarina à Paris, Alessandro Jocteau, à Berne – informent sur les discussions diplomatiques que la traversée des Alpes suscite en Europe. Ses correspondants sont également de grands capitalistes comme le banquier et président du Victor-Emmanuel, C. Laffitte, avec lequel le ministre n'entretient pas toujours de bons rapports, ou des actionnaires de la compagnie, comme Alexandre Bixio et Henri Avigdor. Quelques missives sont

¹ C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di.), *Camillo Cavour. Epistolario*, Firenze, 1962-2012, 21 vol.

échangées entre C. Cavour et le prince Napoléon-Jérôme au moment de la préparation de la guerre d'Italie en 1859. Les détails de la traversée de la Savoie en chemin de fer par les troupes françaises se rendant en Lombardie sont ainsi évoqués. Enfin, ces lettres concernent aussi les aspects scientifiques et techniques de la construction du chemin de fer et plus particulièrement de celle du tunnel du Mont-Cenis. L'ingénieur G. Sommeiller par exemple, informe régulièrement le ministre des progrès de ses recherches sur les machines perforatrices.

Le journal intime de Cavour donne également quelques informations sur notre objet, mais plus personnelles, puisqu'il y parle de son ressenti vis-à-vis de l'échec de sa première aventure ferroviaire en Savoie¹.

Les sources sur notre sujet sont donc de nature extrêmement variées. Un dépouillement exhaustif était impossible à réaliser en un temps de recherche limité. Des choix ont ainsi nécessairement dû être faits.

Les limites des sources

Si le travail du chercheur en histoire se fonde sur l'étude des sources quelles qu'elles soient, il repose aussi sur la capacité à faire face à l'absence de certains pans entiers de sources. Dans notre cas, les manques se sont avérés des obstacles particulièrement prégnants. Nous n'avons trouvé que peu d'informations sur l'organisation administrative et financière de la Compagnie Victor-Emmanuel, et cela aussi bien avant qu'après l'annexion. Les documents classiques comme les registres de délibérations du conseil d'administration, les rapports annuels et semestriels sur les comptes, les rapports des comités de direction ont disparu. Nous ne disposons que de rares éléments sur le personnel travaillant pour cette entreprise, que ce soit les employés de gare – chefs et sous-chefs de gare, caissiers, commis –, les agents techniques – ouvriers sur les voies, gardes-barrières –, ou les conducteurs. Seuls les ingénieurs chargés des travaux et de la surveillance sont connus grâce aux rapports qu'ils rendent régulièrement à la direction. Il existe un centre de conservation des archives du personnel des chemins de fer à Béziers, mais les documents sont postérieurs à notre période (années de naissance des employés après 1870). De la même façon, seuls quelques éléments se rapportent aux commandes de matériels fixes et mobiles, mais aucun aux achats de charbon par exemple. La vie interne de l'entreprise n'a donc pas pu être analysée en profondeur.

¹ A. BOGGE (a cura di.), *Camille Cavour. Diari (1833-1856)*, Roma, Pubblicazioni degli archivi di stato, 1991, 3 t.

Il n'y a que peu de traces des archives bancaires des organismes qui ont accordé des prêts à la Compagnie Victor-Emmanuel. Les archives de la Banque de Savoie (conservées par les archives de la Banque de France), qui est pourtant actionnaire de la compagnie, ne révèlent aucun renseignement. En fait, il n'existe pas d'archives de la Compagnie Victor-Emmanuel comparables à ce qui peut exister pour les grandes compagnies françaises de l'époque comme celle du Nord¹. Il existe bien un fonds dédié à cette compagnie aux archives historiques de la SNCF au Mans, mais il ne détient que des documents techniques pour les raisons évoquées précédemment. Par conséquent, tout un pan de l'histoire de cette compagnie reste dans l'ombre.

À côté de cela, il existe très peu de données sur les trafics de voyageurs et de marchandises pour l'époque considérée. Les compagnies – Savoyarde, Victor-Emmanuel, PLM – devaient automatiquement les consigner, mais nous n'avons pas pu en trouver la trace. En ce qui concerne la période antérieure à l'annexion, nous ne disposons que d'informations éparpillées sur les trafics, d'où l'impossibilité de réaliser des statistiques. Pour la période suivante, nous avons fait appel aux statistiques ferroviaires publiées annuellement à partir de 1868 par le ministère des Travaux publics². Ces dernières comprennent notamment un récapitulatif annuel des trafics, des dépenses d'exploitation et d'établissement et donnent des renseignements sur le matériel roulant et fixe, sur le personnel, sur les ouvrages d'art ou encore sur les tracés des lignes. Mais malheureusement, si les données sont extrêmement précises et précieuses pour les grandes compagnies comme celles du Nord ou de l'Est, elles le sont beaucoup moins pour le chemin de fer qui nous intéresse. De nombreuses catégories d'informations devant apparaître dans ces statistiques ferroviaires ne sont pas renseignées pour le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis. Les indications sur le personnel par exemple, n'apparaissent pas. À partir du moment où les lignes savoyardes sont intégrées au réseau du PLM. en 1867, la distinction entre la ligne savoyarde et le reste du réseau PLM, n'est pas toujours faite malgré leur gestion séparée. De plus, les autres lignes construites en Savoie et Haute-Savoie (d'Aix-les-Bains à Annecy, d'Annemasse à Saint-Gingolph, d'Annecy à Cluses, de Saint-Pierre-d'Albigny à Albertville, de Montmélian à Grenoble, de Chambéry à Saint-André-le-Gaz) ne sont même pas recensées dans ces statistiques officielles.

En revanche, nous avons pu exploiter les tableaux horaires issus notamment des journaux locaux puis des indicateurs PLM. Cependant, si ces documents fournissent des

¹ Tout travail de la somme fondatrice de F. Caron est ainsi illusoire.

² *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886.

informations précieuses sur les temps et les modalités des trajets, ils n'apportent pas de renseignements sur les caractéristiques techniques de l'exploitation.

Tous ces manques, pour ne pas parler dans certains domaines de véritables vides archivistiques, ont rendu la constitution du corpus de sources particulièrement longue et complexe. En revanche, les sources qui ont été consultées et à partir desquelles nous avons travaillé sont inédites. Elles n'ont jamais encore été exploitées, ce qui fait pour nous tout l'attrait de ce sujet.

Mise en perspective historiographique et interdisciplinaire

L'histoire du chemin de fer en Savoie est en fait un terrain de recherche peu exploré si l'on met de côté la question du tunnel. Deux articles très synthétiques ont tout au plus été écrits sur les premiers temps ferroviaires par J. Lovie¹ retraçant la construction de la ligne de la Compagnie Victor-Emmanuel. Nous pouvons aussi citer l'article de G. Guderzo sur les projets et les premiers aménagements ferroviaires en Savoie². Quelques mémoires de maîtrise et de master ont porté sur des aspects très précis, sur les gares et les employés de Chambéry et de Modane par exemple, ou sur des lignes particulières, comme celle de Saint-André-le-Gaz à Chambéry³. La majorité des travaux dont nous disposons sur le sujet proviennent finalement d'érudits locaux, de passionnés, qui ont décrit la mise en place du chemin de fer en Savoie au XIXe siècle⁴. Le tunnel du Mont-Cenis – ou Fréjus selon l'année de publication – tient une place importante dans les ouvrages, principalement sous l'angle de l'exploit technique et non pas sous celui de l'enjeu géopolitique par lequel nous souhaitons le considérer. Plusieurs auteurs comme A. Duluc par exemple, ont eu accès à des archives aujourd'hui disparues, ce

¹ J. LOVIE, « Les débuts du chemin de fer Victor-Emmanuel, 1854-1858 », *Revue de Savoie*, avril 1957, p. 85-98, et « Les tracés du réseau ferroviaire de Savoie sous le régime sarde », *Cahiers d'histoire*, n° 4, 1960, p. 345-367.

² G. GUDERZO, « Lo sviluppo delle ferrovie sabauda (autunno 1848-primavera 1859) », *Bollettino della società pavese di stor.patria*, n°2, 1961, p. 53-60.

³ J.-P. MORAT, *Etude de la ligne de chemin de fer de Saint-André-le-Gaz à Chambéry de 1870 à 1920*, mémoire de maîtrise sous la direction de A. Palluel-Guillard, université de Savoie, 1998, 135 p. M. PORTAZ, *Etre cheminot à Chambéry au temps des grandes compagnies ferroviaires*, mémoire de master 1 sous la direction de Y. Bouvier, université de Savoie, 2009, 182 p. M. VICINI, *Une communauté cheminote au temps des compagnies : les employés de la gare internationale de Modane (1871-1936)*, mémoire de maîtrise sous la direction de C. Sorrel, université de Savoie, 1998, 240 p.

⁴ « Chemins de fer en Savoie », *L'Histoire en Savoie*, numéro spécial, juin 1989, 36 p. P. PREAU, « Le chemin de fer en Savoie, 1854-1914 », *L'Histoire en Savoie*, n°46, 1977, 20 p. P. MESSIEZ, « Construction de la voie ferrée de Tarentaise : Albertville (1879), Moutiers (1893), Bourg-Saint-Maurice (1913) », *Cahiers du Vieux Conflans*, n° 134, 1982, n° 134, p. 69-92. P. MESSIEZ, *Le rail en Tarentaise*, Breil-sur-Roya, Les Ed. du Cabri, 1993, 151 p. M. MESSIEZ-POCHE, *Petits trains de Savoie et de Haute-Savoie*, Paris, La Vie du Rail, 1996, 190 p.

qui rend leur travail d'autant plus précieux¹. De nombreux travaux rédigés côté italien sont aussi exploitables. Ils émanent fréquemment d'ingénieurs ce qui explique la grande place aux aspects techniques de la construction du tunnel qui sont décrits avec précision². Toutefois, ces ouvrages tendent tous à mettre en relation ces aspects techniques avec les desseins de la politique intérieure du royaume de Sardaigne, ainsi qu'avec les enjeux qui l'entourent au niveau international³.

De façon globale, le chemin de fer n'est évoqué que très brièvement dans les études générales sur l'histoire de la Savoie au XIXe siècle. Ces dernières ne consacrent que quelques lignes, ou tout au plus quelques pages, au chemin de fer Victor-Emmanuel en montrant qu'il s'agit avant tout d'une affaire incertaine aux mains de capitaux étrangers, mais qui permet à la Savoie d'entrer dans l'ère des moyens modernes de communication⁴. Quant à la place du chemin de fer dans l'histoire de l'annexion de la Savoie à la France en 1860, elle a été pendant très longtemps totalement passée sous silence. Certes, ce point peut paraître anecdotique face aux bouleversements politiques, administratifs ou encore militaires que cet événement entraîne pour le territoire, mais nous montrerons dans cette étude qu'il y a de fortes imbrications entre les deux éléments sans en faire pour autant un déterminant.

Pourtant, l'histoire de l'annexion a donné lieu à une production abondante. Les commémorations, cinquantenaire, mais surtout centenaire et cent-cinquantenaire, ont vu les publications se multiplier. J. Trésal publie en 1913, la première synthèse sur l'annexion dans laquelle il ne fait qu'une très brève allusion au chemin de fer en Savoie, en expliquant que les troupes françaises l'empruntent pour se rendre en Lombardie et combattre les Autrichiens au côté des Piémontais en 1859⁵. Parmi les travaux importants de l'historiographie récente, il faut citer l'étude de P. Guichonnet qui fait une synthèse de travaux plus anciens, mais sans

¹ A. DULUC, *Le Mont-Cenis. Sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, Paris, Hermann et Cie, 1952, 151 p. R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Roux, 1997, 188 p.

² Entre autres : E. ALTARA, *Fréjus 1871 primo traforo alpino. La costruzione, le ferrovie sussidiarie, l'esercizio a vapore, poi, trifase, a corrente continua, dall'origine ad oggi*, Cortona, Calosci, 1997, 192 p. E. EHRENFREUND, *La ferrovia del Moncenisio : 1871-1921*, Torino, Stabilimento grafico ditta eredi Botta, 1921, 30 p. C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa, Melli, 1998, 190 p. O. MASCIA, *Il Centenario del traforo del Frejus. 1871-1971*, Roma, 1971.

³ S. GARZARO, *Fréjus. La ferrovia da Torino a Modane e Chambéry*, Torino, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2007, 288 p.

⁴ J. LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, Paris, Presses universitaires de France, 1963, 632 p. A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, Rennes, Ouest-France, 1986, p. 177-181.

⁵ J. TRESAL, *L'annexion de la Savoie à la France (1848-1860)*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1913, 2^e édition, p. 132-133.

aucune mention du chemin de fer¹. Il faut attendre 2010 et le colloque tenu à Chambéry sous la direction de S. Milbach, pour que l'annexion soit revisitée sous des angles d'approche multiples et inédits². De nouveaux questionnements sont alors posés, notamment par M. Merger qui met en relation à cette occasion chemin de fer et annexion³. Il est à noter que du côté italien, les travaux sur 1860 ne sont pas aussi nombreux. Les études sur le *Risorgimento* n'analysent que peu l'évènement et encore moins son rapport au chemin de fer⁴.

Cette recherche ambitionne d'interroger les relations entre une aventure ferroviaire et un territoire. En cela, elle est redevable nécessairement de différents courants historiographiques parmi lesquels le champ nourri de l'histoire des transports. Celui-ci s'est développé par la rencontre de deux traditions historiographiques : l'histoire des techniques⁵ et l'histoire économique⁶. Les travaux de F. Caron constituent une référence en ce qu'ils tendent à construire une histoire des chemins de fer à partir d'un protocole méthodologique expérimenté dans sa thèse sur la Compagnie du Nord⁷. Cette méthode se construit ainsi dès l'origine dans les interrelations entre un réseau, une compagnie et un territoire. Cette démarche se poursuit dans une série de travaux qui marquent profondément l'approche historique des transports, tout particulièrement des chemins de fer⁸. Etudier l'inscription et les relations entre un territoire et la mise en place d'un chemin de fer n'est ainsi pas une ambition nouvelle⁹, cependant la dimension instable du territoire que nous considérons invite à

¹ P. GUICHONNET, *Histoire de l'annexion de la Savoie à la France*, Roanne, Horvath, 1982, 354 p. Mais aussi, P. GUICHONNET, *Histoire de l'Annexion de la Savoie à la France et ses dossiers secrets*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2003, 3^e édition, 352 p. J. LOVIE *Grande et petite Histoire du Rattachement de la Savoie à la France*, Chambéry, Imp. réunies, 1960, 55 p.

² S. MILBACH (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, 562 p.

³ M. MERGER, « A la croisée des intérêts, le chemin de fer », in S. MILBACH (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 347-368.

⁴ S. BERSTEIN, P. MILZA, *L'Italie contemporaine : du Risorgimento à la chute du fascisme*, Paris, A. Colin, 1995, 2^e éd. mise à jour, 367 p. N. NADA, P. NOTARIO, *Il Piemonte sabaudo dal periodo napoleonico al Risorgimento*, Torino, UTET, 1993, 485 p. S. ROMANO, *Histoire de l'Italie du Risorgimento à nos jours*, Paris, Ed. du Seuil, 1994, 393 p. A. SCIROCCO, *L'Italia del Risorgimento, 1800-1871*, Bologna, Il mulino, 1990, 474 p.

⁵ M. DAUMAS, *Histoire générale des techniques*, Paris, Presses universitaires de France, 1965-1979, 5 t. B. GILLE (dir.), *Histoire des techniques : technique et civilisations, technique et sciences*, Paris, Gallimard, 1978, 1 652 p.

⁶ F. CARON, *Le résistant déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, 330 p. *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 525 p.

⁷ F. CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, 619 p.

⁸ F. CARON, « Le premier système ferroviaire français », *La Revue du Musée des Arts et Métiers*, n°15, 1996, p. 4-14. *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, et *tome 2, 1883-1937*, Paris, Fayard, 1997, 2005, 700 et 1029 p.

⁹ D. AUDET-PERRIER, *L'implantation du chemin de fer en Charente et ses conséquences économiques et sociales : du mythe à la réalité, 1836-1883*, thèse de doctorat sous la direction de J. Valette, université de Poitiers, 1994, 910 p. V. MARECHAL, *La Construction des lignes de chemin de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre, 1839-1847*, thèse de doctorat sous la direction de D. Woronoff, université Paris-Sorbonne, 1994, 2 vol.

approfondir le pan géopolitique de ce type de recherche. D'ailleurs, l'héritage de la démarche de F. Caron est enrichi par les travaux de ces élèves et notamment de M. Merger d'une ouverture des pans technique et économique aux dimensions politiques¹. Une même dynamique anime plus largement les deux courants dont se nourrit l'histoire des transports comme peuvent en témoigner les récents travaux sur les grandes compagnies électriques ou industrielles au sens large². Si nous nous inspirons fortement des démarches promues par ce courant nous rencontrons toutefois un principe limitant qui tient comme nous avons pu l'exposer à l'absence d'unité entrepreneuriale au fondement de notre objet de recherche. Une même limite se pose à nous devant des dynamiques promues comme renouvelant l'histoire des transports au travers de ce qui est appelée « l'histoire de la mobilité »³. Appelant à un recentrage sur le voyageur ou plus largement sur l'étude des représentations dans la mouvance de l'histoire sociale des genres du tournant culturel et plus largement de ce qui est appelé le *Mobility turn*, ce courant tend à promouvoir des approches développées dans des contextes universitaires anglo-saxons ou allemands comme l'œuvre considérée comme pionnière de W. Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*⁴. Le changement de paradigme appelé des vœux de ce courant repose sur l'exploitation de témoignages, d'affiches, de gravures⁵... et semble particulièrement fécond dès lors que de telles sources existent. Cette démarche se reconnaît par exemple dans les travaux de D. Roche sur les circulations au XVIIIe siècle qui insistent notamment sur l'identification de la mobilité à la fois comme une valeur et un ensemble de

¹ Entre autres : M. MERGER, *La politique de la Troisième République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914*, thèse de 3^{ème} cycle sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1979, 451 p. P. GRISET, *Les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954) : Technologie, entreprise et souveraineté*, Paris, I.D.H.I.-Editions Rive Droite, 1996, 759 p. B. MARNOT, *Les ingénieurs au parlement. Essai sur la politique industrielle de la Troisième République*, thèse de doctorat sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1998, 943 p. J.-P. WILLIOT, *L'industrie du gaz à Paris au XIXe siècle, 1799-1905 : la mise en place d'un puissant monopole*, thèse de doctorat sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1995, 3 vol.

² Y. BOUVIER, *La Compagnie générale d'électricité : un grand groupe industriel et l'Etat. Technologies, hommes et marchés, 1898-1992*, thèse de doctorat sous la direction de P. Griset, université de Paris-Sorbonne, 2005, 1139 p. N. MARTY, *Histoire d'une grande entreprise en Languedoc : la Source Perrier et son personnel, 1903-1990*, thèse de doctorat sous la direction de J. Sagnes, université de Perpignan, 2000, 2 vol.

³ M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 331 p. Et plus particulièrement dans cette ouvrage : « l'introduction » et C. GALLET, V. KAUFMANN, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », p. 41-55.

⁴ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 252 p.

⁵ C. DIVALL, « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 39, 2009, p. 313-326. C. DIVALL, G. REVILL, « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », in V. GUIGUENO, M. FLONNEAU, (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, op. cit., p. 57-74. C. CHEVANDIER, « Nouvelles perspectives en histoire sociale des transports par rail », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°39, 2009, p. 197-209.

pratiques¹. La pertinence de cette démarche n'est pas liée à une époque donnée mais à un corpus de sources disponibles. Comme nous l'avons exposé, notre période est antérieure à la production des premières affiches ferroviaires, fait qui n'est pas compensé par une abondance suffisante de témoignages divers autorisant à construire une démarche de recherche centrée sur cette approche. Cependant, nous ne négligeons pas l'apport de ce courant inscrit au contact des autres sciences sociales, sociologie, littérature, histoire visuelle²... Et nous lui empruntons une partie de ses ambitions afin de donner une place à cette histoire du voyage particulièrement utile lorsqu'il s'agit de confronter le cadre d'exploitation des lignes tel que conçu dans les tableaux horaires et le voyage vécu par le *voyageur*. Les emprunts à cette démarche pluridisciplinaire ont profondément renouvelé les objets de recherche quant à l'étude des traversées alpines notamment en Suisse. A l'occasion à la fois des anniversaires des tunnels du Simplon (100 ans en 2006), du Gothard (125 ans en 2007) et du Lötschberg (100 ans en 2013) et de l'ouverture ou de l'achèvement en cours des tunnels de base (Lötschberg inauguré en 2007, percement du Gothard achevé en octobre 2010) de nombreuses expositions et publications ont manifesté un repositionnement du centre d'intérêt sur la thématique de ces traversées alpines à partir des minorités, notamment des ouvriers. De *Alpenqueren*, exposition tenue en 2007 au musée des transports de Lucerne à « creuser les Alpes qu'on voit la mer » tenue à Lausanne en 2006, des travaux de *Via storia*, de K. Elsasser ou de G. Benz³, un même souci de replacer l'ouvrier au centre de l'histoire du chemin de fer dans les Alpes apparaît, non dénué d'ambitions politiques, ce repositionnement historiographique n'en est pas moins riche. Cette démarche fait suite aux prémisses déjà identifiables au colloque sur le Gothard en 2007⁴. Ce renouvellement est notamment permis grâce à l'exploitation de fonds d'archives toujours conservés, situation qui se singularise de la nôtre. Il est important de rappeler que le premier chantier suisse (le Gothard) se déroule alors

¹ D. ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, 1031 p.

² Notamment : J.-J. LEBLACHE, *Chemins de fer et création artistique au XIXe siècle : étude de l'influence de la naissance du chemin de fer sur la vie artistique au milieu du XIXe siècle, suivie d'un répertoire raisonné des principales créations dans ce domaine en France et dans le monde*, Paris, Presse de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1991, 87 p.

J. URRY, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, A. Colin, 2005, 253 p. T. MELDOLESI, *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, Paris, L'Harmattan, 2010, 210 p.

³ G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, Lausanne, Ed. Antipodes, 2007, 147 p. K.-T. ELSASSER, « Saint-Gothard : le prix de l'international », *L'Alpe*, n° 2, p. 40-47. « Le dictionnaire encyclopédique des Alpes. Et le cheval de fer pénétra les Alpes », *L'Alpe*, n° 29, 2006, p. 24-32.

⁴ F. PANZERA, R. ROMANO (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Milano, Salvioni Edizioni, 2009, 443 p.

que le tunnel du Mont-Cenis entre en service. A ce décalage temporel s'ajoute une stabilité politique que le tunnel du Mont-Cenis n'a pas connue.

Le renouvellement autour des traversées alpines est aussi le fait de travaux géographiques, notamment en lien avec la réalisation des nouveaux tunnels. Les démarches proposées par X. Bernier ou K. Sutton invitent à une approche à la fois nodale, géopolitique et patrimoniale dont nous avons pu nous inspirer¹. Ces travaux interrogent principalement les régimes de vitesse à la suite de ceux de J.-P. Toricelli ou plus anciennement de H. Chamussy². A travers l'approche géographique, il nous est de nouveau offert des méthodes et des logiques d'analyse des relations entre des réseaux et des territoires à l'image de ceux de J. Varlet³. Les travaux géographiques constituent aussi une référence dans notre analyse d'un point de vue de la question des réseaux et de l'intermodalité. L'histoire des chemins de fer en Savoie est peut-être avant tout dans un premier temps, une histoire de l'intermodalité⁴. De nouveau les travaux de J. Varlet, de K. Sutton ou L. Chapelon ont pu être mobilisés⁵. Histoire et géographie convergent dans leur dynamique respective dans un vaste champ qui intéresse tout particulièrement le domaine dit des transports depuis quelques années : le patrimoine⁶. A travers ce champ, l'histoire des transports retrouve ses origines techniques et économiques en

¹ X. BERNIER, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique », *Cahiers de géographie Edytem*, n° 2, 2004, p. 91-102. « Transports et montagne : quelles spécificités pour les systèmes nodaux ? Proposition d'un modèle synthétique illustré à travers l'itinéraire transalpin Grenoble-Bourg-d'Oisans-Briançon-Suse », *Les cahiers scientifiques du transport*, 48/2005, p. 81-97. K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, thèse de doctorat en géographie sous la direction de X. Bernier, université de Savoie, Chambéry, 2011, 577 p.

² G.-P. TORICELLI, « Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse », *Revue de géographie alpine*, *op. cit.* H. CHAMUSSY, « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, *op.cit.*

³ J. VARLET, P. ZEMBRI, *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde*, Paris, Ed. Autrement, 2010, 79 p.

⁴ E. COTTET DUMOULIN, « The intermodality in Savoy in the XIXth century: a choice or a necessity? », communication lors du colloque international de T2M *History and Future of Intermodal Mobilities*, Madrid, 15-18 novembre 2012, article communiqué aux participants sur clé USB. H.-L. DIENEL (dir.), *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions. 1800-2000*, Frankfurt/New York, Campus Verlag, 2004, 216 p. M. MERGER, « L'intermodalité et le transport des marchandises du XIXe siècle au XXe siècle : l'histoire d'une mélodie mécanique », *Actes du colloque Transports et réseaux : continuités et ruptures, 200^e anniversaire du Conseil général des Ponts et Chaussées*, Paris, Conseil général des Ponts et Chaussées, 2005, p. 27-36.

⁵ J.-J. CHAPELON, F. BEAUCIRE, L. CHAPELON, P. ZEMBRI, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 2005, 231 p. K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, *op. cit.* J. VARLET, P. ZEMBRI, *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde*, *op. cit.*

⁶ C. GAUCHON, « Des réalisations méconnues : les plus anciens tunnels des Alpes », in *Frontières, Actes du 125^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, C. DESPLAT, Paris, Editions du CTHS, 2002, p. 267-282. *Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine*, actes de la journée scientifique organisée par l'AHICF, Paris, 3 février 2005, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, printemps-automne 2005, 194 p. *Faire l'inventaire du patrimoine des chemins de fer. Expériences et méthodes*, actes de la journée d'études de l'AHICF et de la Direction de l'architecture et du patrimoine, octobre 2008, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 40, 2009, 206 p.

continuant à s'ouvrir aux nouveaux courants culturalistes animant les sciences sociales. Les études patrimoniales constituent un puissant moteur de recherche et de valorisation au contact avec la dialectique histoire/mémoire¹. En cela, le patrimoine impose à l'histoire de se confronter aux problématiques sociales actuelles à partir de travaux sur la trajectoire d'objets qui permettent d'identifier leurs valeurs². S'intéresser à ce champ conduit à identifier de nouvelles sources et de nouvelles démarches. Des études de terrain ponctuelles permettent en effet d'élargir les angles d'approche, de découvrir des éléments qui ne sont pas mentionnés dans les sources écrites ou de donner une autre dimension à ceux qui le sont. Ainsi, nous avons fait plusieurs visites sur les sites ferroviaires majeurs de Savoie et de Haute-Savoie et nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux communes de Modane et de Bardonnèche, soit les entrées du tunnel. Ces études de terrain nous ont permis de découvrir les marques de cette histoire ferroviaire ainsi que le patrimoine qui lui est attaché. Nous distinguons volontairement ici le terme « patrimoine » de celui de « marque ». En effet, « le patrimoine se définit à la fois par la réalité physique de ses objets, par la valeur esthétique et documentaire le plus souvent, mais aussi illustrative, voire de reconnaissance sentimentale, que leur attribue le savoir commun, enfin par un statut spécifique – légal, ou administratif. Il relève de la réflexion savante et d'une volonté politique, sanctionnées toutes deux par l'opinion³ ». Le patrimoine naît d'une prise de conscience, d'une sélection et d'une volonté de conservation. Or, tous les éléments que nous avons repérés au cours de nos prospections ne connaissent pas systématiquement ce processus de patrimonialisation. En effet, le portail monumental de Modane ou les différentes statues italiennes et françaises à la gloire des ingénieurs font l'objet d'un tel processus, lorsqu'un ensemble de marques demeure ignoré à leur côté. Les vestiges des galeries abritant le chemin de fer Fell des intempéries, les portails actuels du tunnel du Mont-Cenis, le signal situé sur la pointe d'Arrondaz (2 525 mètres d'altitude), le repère à proximité de la pointe du Fréjus (3 016 mètres d'altitude) et l'observatoire construit en face des galeries d'extraction ne font l'objet d'aucune protection ou valorisation⁴. Il ne s'agit cependant pas ici d'une recherche sur la valeur patrimoniale de ces objets. Si nous avons été conduits à construire une réflexion critique sur les processus de

¹ P. NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1984-1992, 3 t.

² F. CHOAY, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Ed. du Seuil, 1999, 270 p. G. DOREL-FERRE (dir.), « Le patrimoine industriel », *Historiens et géographes*, n° 398, 401 et 405, mai 2007, février 2008 et février 2009, 3 vol. D. VARASCHIN, Y. BOUVIER (dir.), *Le patrimoine industriel de l'électricité et de l'hydroélectricité*, actes du colloque international de Divonne-les-Bains et de Genève tenu les 7 et 8 juin 2007, Chambéry, université de Savoie/LLS, 2009, 150 p.

³ D. POULOT, *Une histoire du patrimoine en Occident, XVIIIe-XXIe siècle, du monument aux valeurs*, Paris, Presses universitaires de France, 2006, p. 4-5.

⁴ Ces trois derniers éléments servaient à l'alignement du tracé du tunnel du Mont-Cenis.

sélection, il s'agissait avant tout de réfléchir au statut de ses matériaux dans notre recherche. Le fondement politique des sélections dans la conservation postérieure à notre période d'étude ne sera ainsi pas considéré. Cependant, ces réflexions se sont nourries de la considération d'un dernier champ historiographique, celui de l'histoire politique et des relations internationales. Ces thématiques occupent une place importante dans notre recherche. Le positionnement de notre objet de recherche est indissociable de la considération des écrits sur l'Europe issue du congrès de Vienne, puis plus largement de l'Europe du « concert européen ¹ » au XIXe siècle. L'entrée par l'historiographie de l'unité italienne constitue bien sûr le complément international à celle de l'annexion de la Savoie ².

Questionnements et problématique

Le recours à ces différents champs historiographiques a guidé le traitement des sources nous permettant notamment d'identifier des thématiques et des logiques actorielles reconnues, autour des rapports entre la mise en place d'un chemin de fer et son environnement politique, économique et social. La confrontation des sources et de la bibliographie nous a permis d'établir une hypothèse directrice première : il existerait un véritable écart entre les projets de la fin des années 1830, qui visent à constituer un réseau devant desservir le territoire de la Savoie, et le résultat dans les années 1880 où la Savoie apparaît comme un territoire traversé plus que desservi. Les positionnements des différents champs actoriels semblent en effet à première vue converger vers l'établissement de ce constat jusque dans leur paradoxe.

Le chemin de fer en Savoie, à ses débuts, semble un cas de figure très particulier. Si, de façon générale le chemin de fer est mis en place prioritairement pour répondre à des ambitions d'ordre économique, en Savoie, comme nous avons pu l'énoncer, les enjeux de rentabilité semblent céder le pas devant des ambitions politiques multi-scalaires. Cette nuance conduit à interroger le positionnement des différentes compagnies, et notamment de la Compagnie Victor-Emmanuel, du point de vue de leurs intentionnalités au-delà de leurs seules matérialités. Le corpus de sources ainsi que le sujet n'invitent pas à la réalisation de monographies tant sur la Compagnie Savoyarde que sur le Victor-Emmanuel ou encore sur le PLM. L'étude du fonctionnement des compagnies et de la façon dont elles exploitent successivement les lignes permet d'alimenter l'hypothèse première proposée. Cette étude aide

¹ J.-B. DUROSELLE, *L'Europe de 1815 à nos jours : vie politique et relations internationales*, Paris, Presses universitaires de France, 1964, 397 p. G.-H. SOUTOU, *L'Europe de 1815 à nos jours*, Paris, Presses universitaires de France, 2007, 515 p.

² S. BERSTEIN, P. MILZA, *L'Italie contemporaine : du Risorgimento à la chute du fascisme*, Paris, A. Colin, 1995, 2^e éd. mise à jour, 367 p. G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922*, *op. cit.*

en outre à identifier à la fois une singularité et un paradoxe majeur du cas savoyard. En effet, si le politique prime l'économique, comment les propriétaires des compagnies parviennent-ils à identifier un intérêt financier comme entrepreneurial ? Le primat de la traversée semble offrir une piste de réponse à développer en ce que seul segment de marché à même de proposer aux compagnies un socle de pertinence économique. Ambitions politiques et problèmes économiques convergent en une même direction qui ne semble que difficilement bénéficier au territoire traversé tant les difficultés imputables à une gestion hasardeuse des compagnies ne conduisent pas à l'essor escompté dans les discours initiaux. La faiblesse des entreprises, qu'il s'agisse de la première Compagnie Savoyarde et du Victor-Emmanuel interroge. Le primat de la traversée ne serait-il pas paradoxalement le fondement de leur difficulté en ce qu'il répond d'enjeux politiques et non en premier lieu économique ? Mais, dans le même temps, le politique à travers la figure de l'Etat étant à l'initiative des concessions, le positionnement sur l'échelle de la traversée n'est-elle pas non plus la condition *sine qua non* d'une prise de position sur un des axes appelés à devenir les plus prometteurs d'Europe ? Il s'agit de ce fait de questionner la faiblesse des compagnies de chemin de fer engagées comme une conséquence temporaire et pourtant marquante du primat de la traversée sur la desserte, soit de la logique internationale sur la logique régionale, qui ne serait que le fait d'une affirmation des ambitions politiques intérieures par-delà un horizon européen instrumentalisé.

Le chemin de fer savoyard naît effectivement avant tout d'un choix politique et d'une ambition nationale. De la question de l'unité italienne aux stratégies d'alliances, des rivalités commerciales aux ambitions personnelles, une confusion forte se révèle à propos de la Savoie entre problématiques d'échelle nationale et enjeux géopolitiques européens. L'instabilité de ce que l'on considère comme le cadre national entre 1830 et 1880 contribue à renforcer cette idée puisque desservir la périphérie occidentale du royaume depuis Turin revient à traverser, tandis que les rivalités commerciales européennes tendent à se détourner du Mont-Cenis¹. Ce fait commercial, qui n'est qu'un reflet du repositionnement des rapprochements et des alliances dans les années 1870 et 1880, transforme la continuité ferroviaire tant espérée en un potentiel de discontinuité de Paris à Turin. En effet, l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis en 1871 coïncide avec l'instauration d'un climat de méfiance réciproque entre les deux Etats désormais propriétaires de l'ouvrage, comme en témoigne la caricature de Teja évoquée plus haut. Ce tunnel, connectant les deux côtés des Alpes, est fréquemment interprété comme un

¹ R. CAMERON, *La France et le développement économique de l'Europe (1800-1914)*, Paris, Le Seuil, 1971, 432 p.

facteur d'intégration des territoires traversés dans des ensembles plus vastes, national et européen, semble paradoxalement renforcer le caractère périphérique de la Savoie. Ce paradoxe entre l'intégration rêvée et la périphéricité ressentie, découle-t-il des aléas géopolitiques qui entourent l'ouverture du tunnel Mont-Cenis ou est-il lié à un phénomène infra-territorial, la faible appropriation de la nouveauté par les élites locales ? Les élites savoyardes restent en effet à l'écart des montages financiers qui se concrétisent, des décisions des tracés et des choix qui sont faits en matière d'équipement des lignes.

L'objet qu'est le tunnel Mont-Cenis est en lui-même une mise en abîme de l'hypothèse directrice que nous proposons, notamment par la place qui lui est donnée dans la littérature et dans les sources, soit dans le choix de conservation. Cette surpondération appelle à une première prise de recul et à une première discussion de cette hypothèse. En effet n'est-il pas abusif de ne considérer la ligne en Savoie que comme un simple support dont la seule finalité et le seul sens ne seraient que le franchissement des Alpes ? Mais cette surpondération n'en demeure pas moins un premier élément fondamental de problématisation. Son percement et sa mise en exploitation chevauchent les grands bouleversements de la période étudiée et rappellent tout de même que le chemin de fer est tout autant en Savoie qu'il est à cheval entre celle-ci et Piémont, entre France et Italie. Le « en » Savoie constitue néanmoins une donnée non négligeable, qu'il convient de considérer. Il est une somme de contextes économiques, sociaux, territoriaux dont les co-évolutions avec les environnements nationaux et européens sont à questionner au regard du prisme ferroviaire. Il importe ainsi de dépasser la première hypothèse en interrogeant les influences réciproques entre l'émissaire international qu'est le chemin de fer et l'environnement social du quotidien. La présence des chantiers, les opportunités nouvelles professionnelles et d'emplois sont autant de mises en relation des deux sphères que de moteurs puissants de représentations de la nouveauté et de la modernité. La question des représentations se pose d'ailleurs tout autant à propos du regard porté sur la Savoie à travers les services ferroviaires dont les récits et guides de voyage proposent des entrées entre traversée et desserte.

La mise en question du caractère périphérique du territoire savoyard au regard des rapports au chemin de fer devient de ce fait une entrée fondamentale. Il s'agit par-là de questionner la valeur « de cette région » dans un tout politique et économique qui semble renforcer la périphéricité de ce territoire en l'identifiant comme une monnaie d'échange sur un échiquier plus large dont le chemin de fer ne serait que le reflet. Nous proposons de ce fait de questionner le problème de la mise en réseau de la ligne initiale du Rhône au Mont-Cenis comme la trajectoire territoriale et géopolitique d'une périphérie centrale en Europe.

Ainsi, franchir ou équiper ? Deux verbes, deux temps, mais surtout deux intentionnalités différentes qui répondent eux-mêmes de deux contextes politiques différents. Ces deux intentionnalités ne sont pas pour autant opposées. Unir et rattacher ne sont que deux marques de l'inscription mouvante de la Savoie dans des territoires nationaux. Unir et rattacher ne constituent cependant pas à travers le chemin de fer deux époques successives mais deux temps de raisonnements politiques et économiques qui entrent en résonance. De la même façon qu'il convient d'interroger la surpondération du tunnel du Mont-Cenis dans les analyses du chemin de fer en Savoie, il est important de nuancer la valeur du tournant de 1860 en lui-même à travers une étude des usages de la ligne. Les voies ferrées de Savoie ne basculent par exemple dans le patrimoine d'une compagnie française qu'en 1867. De même, les accélérations successives du temps de trajet entre Culoz et Turin répondent de dynamiques techniques et actuelles indépendantes de cette chronologie politique. Les intentions, les usages et les représentations invitent alors à formuler cette question centrale : Le chemin de fer en Savoie, tout en demeurant un instrument politique et une aventure financière qui doit s'adapter au contexte géopolitique, ne serait-il pas plus profondément un nœud de confrontation entre recherches d'opportunités locales et d'intérêts internationaux ?

Annonce du plan

La démarche que nous proposons consiste tout d'abord, à exposer les enjeux de la genèse du chemin de fer dans l'espace de l'étude présenté (figure 1), avant de considérer les conditions de la réalisation et de l'exploitation de la principale ligne, pour enfin, le réinscrire dans son environnement géopolitique, social et économique.

Il importe de dresser un état des intentionnalités qui s'expriment autour de ce chemin de fer, d'identifier les oppositions, les convergences, ainsi que les conditions d'émergence des projets au-delà de l'excitation suscitée par la nouveauté. Par-là même il importe d'identifier les promoteurs se révélant les plus à même d'intervenir dans cette compétition dès lors que cette première sélection colore nécessairement la portée des projets retenus par l'Etat. C'est en effet, l'Etat qui est l'initiative politique des aventures techniques car c'est lui qui édicte et octroie les concessions. Cependant, il ne faut pas négliger le rôle du monde de la finance internationale en tant que réserve d'énergie et de fonds à même de réaliser les ambitions. Ces acteurs sont eux-aussi indissociables de la formulation des premiers projets intégrant de ce fait le chemin de fer entre ambitions nationales et intérêts européens.

Les relations entre l'acteur étatique et les compagnies de chemins de fer – plus précisément leur actionnariat – encadrent la conduite et les réalisations des lignes. La percée du tunnel du Mont-Cenis incarne peut-être le plus cette convergence entre l'audace entrepreneuriale, la fascination pour la modernité et la continuité nationale. L'enjeu de la continuité est aussi transfrontalière, qui se mêle à la question de la liaison de la ligne du Rhône au Mont-Cenis aux autres réseaux européens. La question transfrontalière est d'autant plus prégnante que le chantier du tunnel est traversé par le changement de frontière marquant le rattachement de la Savoie à la France. Seulement il ne faut pas réduire ce chantier comme l'exploitation des lignes aux seules intentionnalités ou conséquences d'un seul grand jeu européen. Les dimensions matérielles doivent être abordées, appelant en cela une considération grandissante des effets et interrelations entre le réseau naissant et les territoires concernés.

Une entrée par la réception locale des projets et des réalisations autorise à considérer une autre facette du chemin de fer en Savoie : la co-évolution entre un symbole de la modernité technique et sociale et un territoire vécu comme une périphérie habitée de complexes nombreux. Le chemin de fer se fait histoire d'adhésions et de rejets et ainsi mesure des distances politiques et sociales à l'autre et au « progrès ». Fascinations et peurs se mêlent dans les représentations émanant tant des élites savoyardes que des « voyageurs » qui portent leur regard depuis les voitures ferroviaires sur ce territoire de montagne. Si le chemin de fer ne provoque pas en lui-même un profond renouvellement des cadres économiques et sociaux, son développement accompagne une ère de profonds bouleversements géopolitiques et sociaux qui conjugue opportunités nouvelles et recompositions des organisations spatiales. L'état d'exception dont semblait jouir l'entreprise de la percée, la mettant à l'abri des turpitudes diplomatiques, s'estompe lui aussi puisque le tunnel est rattrapé par celles-ci dès sa mise en exploitation. Le chemin de fer se pose ainsi en point de rencontre et d'articulation des diverses lignes de force qui font la trajectoire du territoire savoyard.

Première partie

**Batailles et pourparlers
autour d'un chemin de fer en Savoie :
*débats autour d'un frisson de modernité***

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les Etats européens se lancent dans la construction d'infrastructures ferroviaires destinées à leur assurer prospérité, influence et à affirmer la modernité de leur appareil industriel. L'exemple donné par la Grande-Bretagne, première nation à se lancer dans l'aventure ferroviaire, suscite à la fois jalousie et admiration, et fait des émules chez ses rivaux économiques et politiques. Les puissances industrielles continentales entendent progressivement elles-aussi se doter de chemins de fer afin de moderniser les liaisons entre leurs centres urbains principaux mais aussi d'accroître les débouchés de leurs grandes régions minières. Mais, le chemin de fer ne se résume pas à cette seule dimension industrielle, il joue un rôle fondamental dans les ambitions politiques d'unification de deux grandes nations, l'Allemagne et l'Italie.

Le royaume de Sardaigne, moteur du processus de l'unité italienne, peine quelque peu à engager une véritable politique en matière de chemin de fer. La première expérience ferroviaire dans le royaume a lieu étonnamment dans sa périphérie d'outre-monts, la Savoie, en 1839. Cette antériorité confère à cet objet un intérêt tout particulier jusque dans son orientation. Cette expérience ne vise pas tant à relier la périphérie vers son centre politique (Turin), mais à un pôle économique majeur, Lyon, en s'inscrivant directement dans un schéma multimodal, navigation-rail. Ce premier chemin de fer interne à la périphérie est le fait de notables de Chambéry et de ses environs animés notamment par un idéal du progrès. Cependant, leur entreprise périlite rapidement, confrontée à leur noviciat dans ce domaine. Le développement d'un réseau à l'échelle du royaume est esquissé sous le règne du roi Charles-Albert. Les grandes orientations édictées par le gouvernement visant à relier par ce nouveau mode les principales villes du Piémont datent de 1844. L'entité territoriale porteuse de l'expérience première se trouve délaissée. Ce qui émeut rapidement les milieux politiques à la fois locaux et nationaux. C. Cavour prend ainsi position dès 1846 en faveur de la réalisation d'un chemin de fer à travers les Alpes. Identité historique et réalité politique se mêlent pour placer la question d'une telle ligne au coeur des préoccupations près de vingt ans. Cette question attise les passions en Savoie bien sûr, mais aussi dans le royaume de Sardaigne et plus largement en Europe. Malle des Indes, liaisons avec une périphérie, animation interne d'une région ouverte sur la France, quelle logique directrice ou quelles combinaisons de logique permet de formaliser cette idée en projet ?

Il s'agit alors de comprendre dans cette première partie, quels sont les enjeux de la genèse du chemin de fer en Savoie. Pourquoi sa construction est si vivement souhaitée sur et dans le territoire savoyard ? Quels sont les acteurs qui la réclament et quels sont ceux qui font réellement aboutir les projets ?

Ce nouveau moyen de transport est en fait l'objet de multiples enjeux dont la nature varie en fonction de l'échelle considérée. La Savoie, pleine d'espoirs et d'attentes, pense que ce chemin de fer métamorphosera son territoire, tandis que pour les Etats européens, il n'est qu'un élément dans un jeu plus vaste. En Europe, la voie transalpine peut constituer un axe de transport stratégique pour le commerce et représenter en cela un rival pour d'autres parcours encore routiers dont les modernisations sont encore en cours (cols du Gothard, du Grimsel). L'Etat sarde, quant à lui, entend bien l'instrumentaliser. Une ligne à travers les Alpes, unissant le Piémont au « berceau des rois » est capitale, que cela soit au niveau économique ou politique (chapitre 1).

Le potentiel, multiple, que représente ce chemin de fer explique l'attrait exercé auprès des hommes d'affaires. Plusieurs compagnies ferroviaires se proposent de le construire et une compétition s'engage alors entre ces acteurs économiques. La Compagnie Victor-Emmanuel l'emporte en 1853, et obtient la concession des travaux. Mais, même si l'on retrouve au sein de cette entreprise les grands noms de la finance européenne, habitués aux investissements ferroviaires et aux jeux de la diplomatie, les bases de cette compagnie sont loin d'être solides. Elle doit à la fois lutter contre l'Etat voisin, la France, qui conteste les connections transfrontalières, et surmonter les querelles intestines qui la mettent en danger (chapitre 2).

Pourtant, la Compagnie Victor-Emmanuel devient, grâce au concours du gouvernement sarde, une entreprise puissante dont les voies ferrées finissent par s'étendre de chaque côté des Alpes. Son chemin de fer est alors une des pièces maîtresses d'une stratégie géopolitique et militaire mise en place par C. Cavour et visant à l'unification du territoire italien. Mais, en l'espace de quelques années, tout s'effondre. Ciblées de dettes, la Compagnie Victor-Emmanuel se résigne à vendre ses lignes à l'Etat français qui les rétrocède à la Compagnie PLM en 1867. Cette dernière poursuit et prolonge le travail engagé par la Compagnie Victor-Emmanuel en couvrant le territoire d'un véritable maillage ferroviaire (chapitre 3).

Chapitre 1

Le chemin de fer en Savoie : une convergence d'ambitions du local à l'international

A l'échelle de l'Europe du début du XIXe siècle, la Savoie fait figure de périphérie géographique et économique¹. L'obstacle des Alpes la sépare de la capitale du royaume auquel elle appartient, ce qui limite les échanges tant commerciaux que politiques. Cependant, sa position frontalière en fait un territoire au cœur de la géopolitique européenne. Les regards des Etats les plus puissants se tournent vers la Savoie qui devient d'autant plus intéressante qu'un chemin de fer pourrait la parcourir. Les voies ferrées ne constitueraient pas pour eux qu'un simple moyen de communication permettant le transport des hommes et des marchandises. Les enjeux qui entourent ce chemin de fer vont bien au-delà.

L'objectif de ce chapitre est donc de comprendre pourquoi la question du chemin de fer émerge en Savoie dans les années 1840-1850. En quoi ce petit territoire est-il stratégique dans les réseaux de transport européens ? Quels rôles veut-on donner à jouer à ce futur chemin de fer ?

L'objet chemin de fer intervient en fait comme une réponse à des attentes différentes selon les échelles considérées. En Savoie, une réflexion autour de ce nouveau moyen de communication commence à animer les milieux économiques et politiques locaux. Le chemin de fer est alors envisagé comme un outil de l'essor économique et politique.

Ces réflexions au niveau local s'inscrivent dans un contexte européen favorable à l'établissement d'un vaste réseau connectant les différents Etats. La Savoie apparaît alors comme l'une des pièces maîtresses de cet ensemble ferroviaire. Grâce à une liaison entre la France, la Suisse et l'Italie par un tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, elle offre une voie de passage au commerce européen et même mondial.

Cette dimension trouve elle-même écho dans une politique nationale. Le gouvernement sarde y voit un moyen d'assouvir ses propres intérêts. Le chemin de fer en Savoie peut être en effet un outil de l'unité italienne.

¹ G. SAUNIER, « Quelques réflexions sur le concept de centre et périphérie », *Hypothèses*, n° 1, 1999, p. 175-180.

1.- Les attentes savoyardes

Dès la fin des années 1830, les élites politiques et économiques savoyardes s'intéressent au potentiel d'un nouveau moyen de transport testé pas très loin de là, de l'autre côté de la frontière, dans la Loire. En effet, la première ligne française entre Andrézieux et Saint-Etienne est ouverte le 1^{er} octobre 1828. Elle est rapidement complétée en 1832, par une ligne Saint-Etienne-Lyon¹. Cette invention semble être à la fois le gage d'un développement économique auquel la Savoie aspire et qu'elle espère trouver dans l'ouverture internationale, et le moyen d'une affirmation politique au sein du royaume sarde que la barrière des Alpes empêche². Beaucoup d'espairs, parfois contradictoires, parfois fallacieux, sont alors placés dans le chemin de fer.

1.1.- Un chemin de fer gage de prospérité et de modernité pour la Savoie

A l'instar des populations piémontaises ou françaises de l'époque, les Savoyards se fascinent pour l'épopée du rail. Les nouvelles lignes construites en Europe, les inventions et les perfectionnements en matière de locomotives, les records qui tombent régulièrement, intéressent les journaux et suscitent la curiosité des lecteurs. Le chemin de fer est décrit à chaque fois comme une merveille de la science et de la technique. Dès les années 1830, le principal journal local, *La Savoie*, annonce les nouvelles concessions de lignes votées par le Parlement français, évoque les inaugurations et les travaux ferroviaires. Les Savoyards envient ce qui se passe ailleurs, ce qui finalement est à leur portée, et rêvent de voir le chemin de fer parcourir leur contrée.

¹ J.-C FAURE, *La Loire, le berceau du rail français*, op. cit., 128 p.

² E. COTTET DUMOULIN, « When the railway must turn a periphery backbone of European transit: the case of Savoy (1850-1880) », communication lors du 5e colloque international d'histoire du chemin de fer *The Great Longing for Railways* – *How the periphery became connected with the Centres of industrialisation*, Lviv, 3-5 novembre 2011.

1.1.1.- Un chemin de fer qui permettrait d'impulser le décollage économique d'une périphérie économique sarde et européenne

Une réelle fascination est exercée par le chemin de fer et par les perspectives de croissance et de développement qu'il offre. La Savoie entend bien amorcer, grâce à lui, un tournant dans les domaines agricoles et industriels. Les journaux imaginent que ce nouveau moyen de transport changera fondamentalement les conditions économiques de la province et lui apportera une prospérité inconnue jusqu'alors. La révolution économique et commerciale tant attendue se produira. Le bien-être social suivra.

Il est vrai que, dans la première moitié du XIXe siècle, la Savoie est une périphérie économique dans l'Europe industrielle qui se dessine. L'économie de cet espace est encore traditionnelle. L'agriculture demeure l'activité principale, occupant près de 80 % de la population. L'élevage, la céréaliculture et dans une moindre mesure la viticulture occupent la majorité des actifs de la Savoie¹. A côté, il faut mentionner l'existence de quelques pôles industriels qui peinent à se maintenir. Des manufactures de tissage de coton et de soie sont installées à cette époque à Annecy (manufacture du Genevois Laeuffer), Chambéry (fabrique de gaze de Martin-Franklin) et Faverges (soieries de la famille Blanc)². Cran, vers Annecy, est tournée vers la métallurgie, avec un établissement dirigé par un industriel lyonnais Frèrejean, arrivé en Savoie en 1816. Grâce à son équipement moderne – hauts-fourneaux, laminoirs et fours à puddler –, l'entreprise fournit un sixième du fer fabriqué dans les Etats sardes³. La vallée de l'Arve, quant à elle, est spécialisée dans l'horlogerie, et les Bauges dans la clouterie. De petites unités de production sont aussi disséminées près des matières premières et des sources d'énergie que sont les rivières, les bois et les mines de charbon et d'anthracite. Ces dernières fournissent cependant une production limitée. Dans la première moitié du XIXe siècle, des mines de lignite sont connues à Sonnaz, à Araches et à Entrevernes-en-Bauges, et des gisements d'anthracite sont exploités dans la moyenne Maurienne et la moyenne Tarentaise⁴. Sur le territoire savoyard, la proto-industrie cohabite encore avec la manufacture.

¹ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle, op. cit.*, p. 170-172.

² N. MARTIGNOLES, « Ouvrières et ouvriers de la Manufacture d'Annecy », *L'Histoire en Savoie*, n° 21, 2011, p. 9. J.-P. BERTHALLET, « La soierie à Faverges », in P. JUDET, « Le pays de Faverges. Une terre industrielle XIXe-XXe siècles », *L'Histoire en Savoie*, n° 25, 2013, p. 32.

³ P. JUDET, « Savoie 1860, une société assez largement ouverte sur la France », *La Savoie terre ouverte. Occupations, annexions, révolutions (XVIe-XIXe siècles)*, in MILBACH (S.) (dir.), *L'Histoire en Savoie*, n°20, 2010, p. 185-186.

⁴ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle, op. cit.*, p. 164.

La province entre en fait doucement et difficilement dans une première phase d'industrialisation.

La Savoie est donc un espace au dynamisme économique limité et en retrait des grands courants d'échanges. Cause et conséquence, la carence des voies de communication éclaire en partie cette relative exclusion. La circulation des hommes et des marchandises est difficile. Un axe principal est-ouest relie Turin à Lyon en passant par le col du Mont-Cenis et un autre, nord-sud, joint Thonon à Grenoble en passant par Genève, Bonneville, Annecy et Chambéry¹. A côté de cela, de nombreux villages et petites villes demeurent enclavés et semblent être des angles-morts dans le réseau routier savoyard. Ils sont mal reliés aux deux principaux centres urbains, Annecy et Chambéry. Plusieurs facteurs physiques peuvent être avancés à première vue pour expliquer cette situation. La Savoie est un espace de montagne, dont l'altitude moyenne est supérieure à 1 000 mètres. Le climat peut rendre plus difficile les déplacements. La neige, le gel hivernal puis le dégel, sont bien sûr des handicaps pour la circulation des hommes et des marchandises. De plus, les fortes rampes ralentissent les convois, même si des efforts ont été faits depuis le XVIII^e siècle pour adoucir les pentes les plus importantes et réduire les sinuosités par des terrassements². Mais, mieux vaut s'abstenir de ce déterminisme naturel. La politique des travaux publics du royaume de Sardaigne entre également en ligne de compte. Des efforts ont certes été fournis par l'Etat dans les années 1820-1840, pour l'amélioration des principaux axes de communication, mais l'état général des routes laisse encore à désirer. Elles sont mal entretenues car très souvent à la charge des communes, et beaucoup ne sont pas encore carrossables. Le trajet entre Chambéry et Lyon prend par exemple en moyenne dix heures. Il faut quatorze heures pour aller de la capitale savoyarde à Genève, et trente heures pour se rendre à Turin. Le principal passage entre la Savoie et le Piémont se situe au col du Mont-Cenis, mais les conditions de transport sont difficiles. Même si le trafic n'est pas interrompu l'hiver à cause de la neige, la traversée des Alpes reste problématique et les marchandises ne peuvent pas être transportées en grande quantité.

Mais, contrairement à l'image qui en est souvent donnée à l'époque, ce territoire de montagne n'est pas pour autant archaïque, replié sur lui-même et il ne fonctionne pas en autarcie. Son caractère montagneux, du fait de ses productions agricoles spécifiques et de son potentiel en énergie hydraulique, est d'ailleurs plutôt vu comme un atout, que le chemin de fer

¹ M. BLANCHARD, « Routes et roulage en Savoie (1815-1859) », *Revue de géographie alpine*, n° 22-3, 1934, p. 611-621. J. LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, Paris, Presses universitaires de France, 1963, p. 204-206.

² H. ONDE, « La route de Maurienne et du Cenis de la fin du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle (Evolution d'une route de grande vallée alpine) », *Revue de géographie alpine*, n° 20-4, 1932, p. 701-775.

est censé révéler. En effet, ce dernier permettrait d'intégrer les productions agricoles savoyardes – blé, fromages, vins – et les produits de l'élevage – bovins – dans des circuits plus vastes. Les élites locales voient alors dans un chemin de fer transfrontalier la solution pour développer économiquement la Savoie et lui donner une place nouvelle sur les marchés européens¹. Selon elles, le chemin de fer doit impulser le décollage économique de ce territoire. Il relierait la Savoie aux centres de consommation du reste du royaume de Sardaigne, de la France – Lyon, le Midi et même l'Algérie – et de la Suisse – principalement Genève. Le chemin de fer, comme partout ailleurs, doit accompagner les progrès de l'agriculture. Les flux partiront et arriveront plus facilement. Ainsi, le rail assurera aussi la sécurité alimentaire des Savoyards en facilitant l'accessibilité matérielle aux denrées. L'approvisionnement serait facilité et cela éviterait que ne se reproduisent les situations de pénurie comme en 1846-1847, qui ont fortement marqué les populations. En effet, une série de mauvaises récoltes de céréales, ajoutée à la maladie de la pomme de terre, avait alors touchée la Savoie, comme d'autres espaces en Europe d'ailleurs. La production de pommes de terre était pourtant abondante de l'autre côté des Alpes, mais des frais de transport trop élevés en avaient freiné l'acheminement en Savoie. Ce sont donc des « raisons d'humanité » qui rendent nécessaires ce chemin de fer selon *Le Nouveau patriote savoisien* en 1853².

A côté de cela, le chemin de fer pourrait également fournir des débouchés aux produits minéraux qui selon les Savoyards, abondent dans la province, tels que le fer, le cuivre, le cobalt, les ardoises, les marbres, les ocres et, le *Courrier des Alpes* pense même, les combustibles fossiles³. Les voies ferrées connectées aux mines en France ou en Angleterre sont prises en exemple. Une meilleure desserte du territoire, et donc un accès plus aisé aux marchés, permettrait surtout de soutenir la production industrielle balbutiante. Les acteurs politiques locaux, de la Savoie du sud principalement, fondent de grands espoirs pour l'avenir d'Annecy, qui sans être la ville principale de la Savoie, « ni un Birmingham ni un Manchester⁴ », est le centre commercial et industriel de la province. Un chemin de fer permettrait notamment à ces manufactures d'être plus facilement reliées aux bassins houillers de la Loire, de réaliser des économies sur l'énergie et donc de vendre les productions à des

¹ M. CHIRON, *Essai sur la politique commerciale et agricole de la Savoie dans les rapports futurs avec les chemins de fer*, Chambéry, 1845, 29 p. J. DEPOISIER, *Les intérêts politiques et matériels de la Savoie*, Paris, Lecoffre et Cie, 1849, 56 p.

² *Le Nouveau patriote savoisien*, 5 mai 1853.

³ *Courrier des Alpes*, 5 novembre 1853.

⁴ ADHS, 11 J 436, lettre du chevalier Justin à Despine, 12 décembre 1851.

tarifs plus compétitifs¹. Les activités artisanales fonctionnant à l'énergie hydraulique dans les hautes-vallées (moulins, forges, fonderies) exporteraient elles-aussi leurs productions par le chemin de fer. La vallée de l'Arc serait la première à en profiter². Elle parviendrait ainsi à concurrencer les grandes industries européennes qui, elles, utilisent la houille. Les atouts naturels de la province seraient donc mis en valeur. L'idée d'une spécialisation des activités, grâce au chemin de fer, et de ce fait une affirmation de l'identité territoriale, est esquissée.

Enfin, les publications locales n'oublient pas de mentionner le marché de la contrebande incité par des droits de douane élevés, entre la Savoie, la France et la Suisse, qui ne manquerait pas selon elles, de se légaliser avec l'arrivée du rail³. Les facilités de transport, l'augmentation des quantités de marchandises expédiées, la diminution des temps de parcours et donc de coûts, sont des avantages parfaitement identifiés par les Savoyards.

Un dernier argument est enfin avancé pour convaincre le gouvernement d'étendre sa politique ferroviaire en Savoie. Les chantiers de construction et les nouveaux emplois créés par le chemin de fer fourniraient du travail aux Savoyards dans une période de crise.

Les élites locales sont donc persuadées de l'existence d'effets d'entraînement positif du chemin de fer sur la croissance économique de leur territoire. Ce n'est donc pas l'encombrement des routes qui motive l'engouement pour le chemin de fer, mais au contraire la faiblesse des échanges. Ce territoire ne répond donc pas à l'analyse de F. Caron dans laquelle il montre, qu'en France, c'est l'inadaptation du système technique à la pression de la demande qui est à l'origine du développement du chemin de fer⁴.

Les espoirs placés dans le chemin de fer trouvent paradoxalement leur source dans la littérature pessimiste qui circule dans les années 1840 et au début des années 1850. La situation économique difficile de la Savoie, pourrait devenir catastrophique sans la construction d'un chemin de fer. Pour le *Courrier des Alpes* et *Le Patriote savoisien*, la Savoie est « l'Irlande du Piémont » et il est primordial pour remédier à cela que les voies de communication se modernisent⁵. Le rail est clairement présenté comme le moyen de sauver la Savoie de la ruine⁶. Sans lui, cette dernière « est condamnée à rester pour toujours et plus que jamais pauvre, isolée, oubliée⁷ ». Plusieurs brochures des années 1845-1852, souhaitent alerter le gouvernement, mais aussi les populations locales, sur les dangers d'un isolement du

¹ Archivio di Stato di Torino (AST), Ministero dei lavori pubblici, strade ferrate, serie II mazzo 44, délibérations du conseil communal d'Annecy, 1855.

² *Journal des chemins de fer*, 20 avril 1850.

³ *Ibidem*.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 77.

⁵ *Courrier des Alpes*, 11 juillet 1857, *Patriote savoisien*, 24 juillet 1852.

⁶ *Le Patriote savoisien*, 23 avril 1853.

⁷ ADHS, registre des délibérations du conseil communal d'Annecy, 28 janvier 1852.

territoire¹. « Ceux qui voudront rester en dehors de ce mouvement [la mise en place du rail], ou qui ne pourront pas y prendre part, seront semblables à des aérolytes égarés dans l'espace, et comme eux, anéantis en tombant² ».

Les auteurs de publications et les élus qui réclament un chemin de fer en Savoie pour des raisons économiques sont des libéraux en matières politique et économique. Ces hommes s'intéressent aux réflexions saint-simoniennes venues de France, même si elles ne font pas encore de véritables adeptes. Ils partagent l'idée qu'une multiplication des voies permet de stimuler la production et les échanges³. L'aménagement du territoire – savoyard – est au cœur de leurs préoccupations. Parmi les plus actifs, il faut citer J. Despine, représentant modéré de droite du collège électoral de Duingt à partir de 1849. C'est un polytechnicien, un inspecteur général des Mines, membre de l'académie des sciences de Turin. Il s'intéresse tout particulièrement aux aspects techniques. L. Brunier comme nous l'avons dit précédemment est un libéral avancé de gauche. J. Jacquier-Châtrier, député de Bonneville en 1849, est une des grandes figures du libéralisme en Savoie et L.-F. Menabrea, député de Saint-Jean de Maurienne de 1849 à 1860, est un libéral modéré. Si, dans les années 1848-1853, les principales personnalités qui se préoccupent de notre sujet sont des politiques qui briguent des mandats, leurs prises de position sur le chemin de fer ne relèvent pas de démarches électoralistes, du moins pas encore. Il faut également ajouter que ces personnes qui réclament le chemin de fer à corps et à cris, ne sont pas forcément celles qui investissent dans la compagnie qui le met finalement en place⁴.

Les Savoyards ne sont pas les seuls à croire aux vertus du chemin de fer pour la Savoie. En 1853, le président du Conseil C. Cavour s'adresse en ces termes au président du Conseil divisionnaire de Chambéry, Jean-Philippe Sage : « la construction de la grande ligne dernièrement votée par le Parlement [la ligne savoyarde] est appelée à opérer, je le pense du moins, une révolution économique et commerciale dans les provinces situées au-delà des Alpes ⁵ ». La Savoie participera ainsi à la grande transformation commerciale qui est en train de traverser l'Europe et renaîtra en même temps de ses cendres.

¹ P. PENET, *Réseau de chemin de fer entre la France, l'Italie et la Suisse*, Lyon, 1852, 32 p. A. PETETIN, « Du rôle politique des chemins de fer », *Revue indépendante*, XIII, 1844, p. 434-456. PONCET, « Mémoire sur les chemins de fer en Savoie », Association Florimontane, séance du 5 mars 1852.

² M. CHIRON, *Essai sur la politique commerciale et agricole de la Savoie dans les rapports futurs avec les chemins de fer*, op. cit., p. 14.

³ A. PICON, *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002, 381 p. M. WALLON, *Les Saint-Simoniens et les chemins de fer*, Paris, A. Pedone, 1908, 176 p.

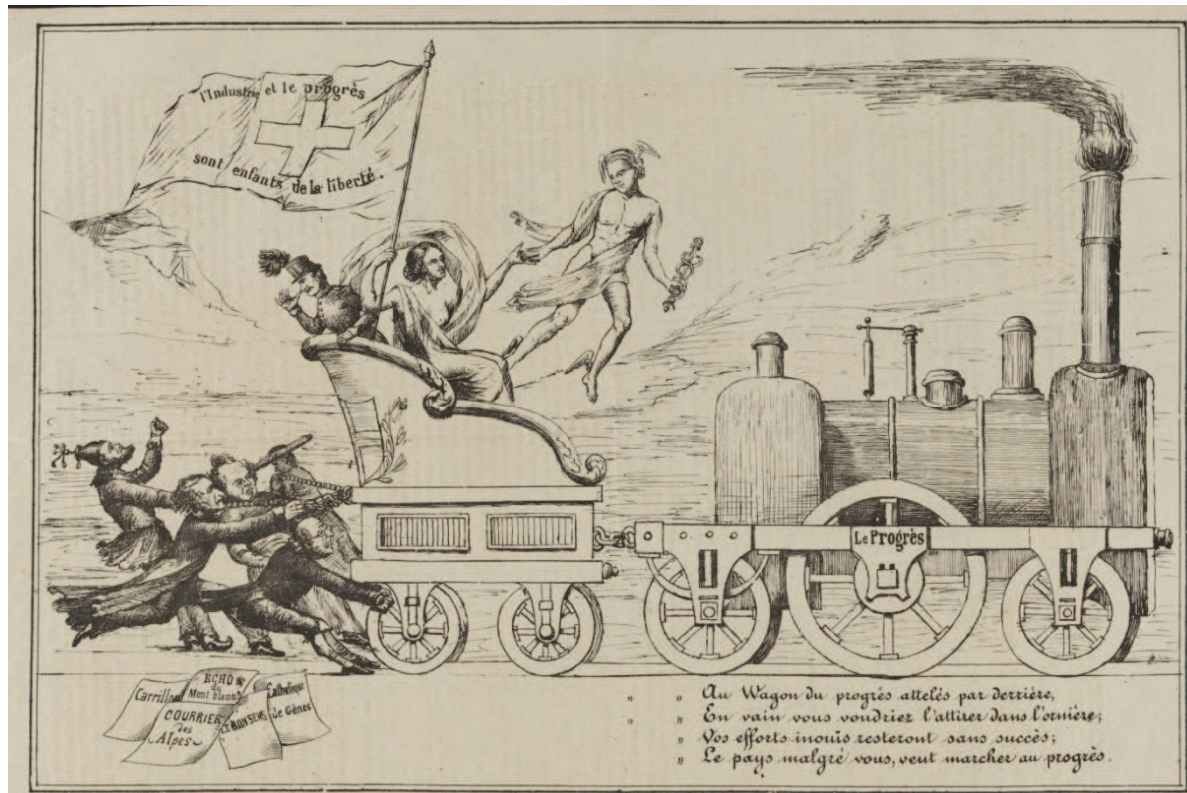
⁴ Nous évoquerons cela dans le chapitre suivant.

⁵ Lettre de C. de Cavour à J.-P. Sage, 4 octobre 1856, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di.), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

Il est intéressant de noter que parmi les arguments avancés en faveur du chemin de fer, le désir de voyager, de se déplacer plus rapidement et plus loin, n'est que très rarement évoqué lorsque les Savoyards imaginent le chemin de fer. L'aspiration au déplacement qui se répand de plus en plus dans la société française par exemple à l'époque, n'est pas tellement perceptible en Savoie. Pourtant, il s'agit d'un espace de circulation. Les populations ne sont pas immobiles et bougent au gré des migrations saisonnières ou définitives. En fait, le chemin de fer est pensé avant toute autre chose comme un instrument permettant de faire circuler du matériel et non pas des hommes. Il est perçu comme un puissant stimulant économique.

1.1.2.- L'instrument de la modernité

Le chemin de fer est considéré comme l'instrument de la modernité par excellence. Il n'y a qu'à regarder la gravure parue dans *Le Charivari savoyard* en 1853, pour s'en convaincre (document 2). Cette revue satirique est fondée à Chambéry au lendemain de la vague révolutionnaire qui a secoué l'Europe en 1848. Elle est dirigée contre les cléricaux et l'obscurantisme. Dans cette caricature, le nouveau mode de transport est utilisé comme la personnification même du progrès, et pas seulement technique.



Document 2. *Le Charivari savoyard*, 14 août 1853 (document conservé aux Archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote PER 310).

La locomotive est ici la représentation du libéralisme à la fois politique et économique, voire sociale. Les journaux conservateurs et cléricaux – *Le Carillon*, *l'Echo du Mont-Blanc*, le *Courrier des Alpes*, *Le Bons sens* et le *Catholique de Gênes* – sont laissés sur le bas-côté de la route qui mène au progrès¹. Dans les années 1850, ils font paraître de nombreux articles dans lesquels ils critiquent la politique ferroviaire engagée dans le royaume par l'Etat sarde. Mercure, Dieu du commerce et du transport, survole la voiture à l'écusson savoyard où sont installés la liberté et L.-F. Menabrea dans son uniforme de colonel du génie militaire. Ce dernier fait un pied de nez aux réactionnaires de la province. L.-F. Menabrea, dont nous aurons l'occasion de reparler à plusieurs reprises, est, au moment de la parution du dessin représentant du collège de Saint-Jean-de-Maurienne à la Chambre des députés de Turin, et un ardent défenseur du chemin de fer en Savoie et tout particulièrement du tunnel du Mont-Cenis. C'est un libéral modéré. L.-F. Menabrea s'intéresse aux aspects techniques du chemin de fer. Il a une formation en ingénierie hydraulique et en architecture civile, il est membre du Conseil supérieur du génie militaire et de plusieurs académies. Il devient premier officier du ministre de la Guerre et de la Marine de juillet à septembre 1848, puis du ministre des Affaires étrangères de décembre 1848 à mars 1849. Il est à plusieurs reprises nommé rapporteur des commissions chargées d'étudier les projets de chemins de fer. En 1851, il déclare à la Chambre des députés qu'il refusera son vote à toute proposition qui aurait directement ou indirectement pour but de faire concourir l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer avant que les études de celui de la Savoie soient entreprises et que l'exécution en soit assurée². Sa prise de position est particulièrement appréciée par les libéraux attachés au chemin de fer en Savoie.

D'après cette caricature, seule la liberté – politique et économique – peut amener l'industrie et le progrès. Le mouvement de la locomotive est visible à la fumée qui s'échappe de la machine. Le convoi roule donc en direction du progrès. Les conservateurs savoyards tentent en vain de freiner l'avancée du train vers celui-ci. Sont représentés de gauche à droite, l'abbé Rendu qui en sous-main dirige les journaux *Le Bons sens* et *l'Echo du Mont-Blanc*, Raymond, le propriétaire du *Courrier des Alpes*, organe du parti conservateur savoyard depuis 1840, Pugey, le directeur du journal satirique *Le Carillon* et le directeur du *Catholique de*

¹ *Le Carillon* est un journal satirique de tendance conservatrice qui paraît à Chambéry de 1853 à 1854. *L'Echo du Mont-Blanc*, le *Courrier des Alpes* et *Le Bons Sens* sont d'ardents défenseurs des intérêts religieux et sont nettement conservateurs. Le premier paraît de 1848 à 1856, le second de 1843 à 1903 et le troisième de 1851 à 1860. Enfin, le *Catholique de Gênes* est un journal d'outre-monts qui trouve un écho chez les conservateurs cléricaux savoyards.

² *Ibidem*, séance du 14 juin 1851.

*Gênes*¹. L'immobilisme, l'obscurantisme ne pourront pas empêcher la Savoie d'aller vers la modernité. Et c'est le chemin de fer qui matérialise cet avenir.

Les esprits savoyards s'échauffent donc dans les années 1840-1850. La modernisation des voies de communication est primordiale. C'est à cette seule condition que la Savoie deviendra un territoire intégré dans le cercle européen de la modernité. C'est clairement un moyen de mettre fin à l'archaïsme perçu par l'extérieur. Même si les technophiles locaux sont rares, il n'empêche que la Savoie semble tout à fait capable elle-aussi de se doter des techniques modernes. Les innovations doivent être appliquées ici aussi. A en croire N. Parent, de tendance républicaine, député du collège de Pont-de-Beauvoisin (1849-1853) et directeur du journal libéral *Le Patriote savoisien*, ce chemin de fer sera incontestablement « une des grandes lignes du monde² ».

L'idée que les voies ferrées apporteront la prospérité et la modernité à un territoire qui semble défavorisé est classique à l'époque. C'est le premier espoir que l'on place en lui, et cela est universel. Le « lyrisme ferroviaire » pour reprendre l'expression de F. Caron, est nettement perceptible en Savoie³.

1.2.- Un chemin de fer pour intégrer les Savoyards dans leur Etat

Le chemin de fer apparaît dans les années 1840-1850, comme la solution pour que la Savoie ne soit plus une périphérie économique dans le royaume et en Europe. Mais, les bienfaits que les élites intellectuelles et politiques savoyardes lui prêtent ne se limitent pas à cela. Ils sont aussi de nature politique. En effet, le rail est vu comme le moyen de mettre un terme à son « exclusion politique » du royaume.

1.2.1.- La Savoie, une périphérie politique

Au regard des sources locales, les habitants disent souffrir d'une mise à l'écart de la part du gouvernement sarde et des populations du reste du royaume. Ce sentiment d'exclusion est perceptible à la fois dans les journaux de l'époque, dans les discours et les écrits des représentants savoyards au Parlement de Turin.

¹ S. MILBACH, *Entre Piémont et France : la Savoie déroutée (1848-1858)*, Chambéry, université de Savoie/LLS, 2009, p. 122-123 et p. 287-292.

² N. PARENT, *Chambéry et le chemin de fer*, Chambéry, Imp. du Gouvernement, 1852.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.* p. 98.

La Savoie a certes, un poids démographique relativement limité dans le royaume. En 1848, le territoire compte environ 530 000 habitants contre 5 167 000 pour l'ensemble du royaume. Turin, la capitale, compte à cette date, environ 130 000 habitants. Chambéry et Annecy, les deux plus grandes villes de la province, ne comptent respectivement que 15 000 et 10 000 habitants. Cette situation, ajoutée à l'éloignement causé par les Alpes, pourrait donc être un début d'explication. Mais, plus que la barrière physique des Alpes, c'est la barrière de la langue qui semble un obstacle à une véritable intégration des Savoyards au sein du royaume de Sardaigne. En effet, la langue française est celle de la province. Dès 1822, c'est le français et non pas l'italien qui est enseigné à l'école. Les journaux paraissent également dans cette langue. L'italien n'est que très rarement parlé chez les notables savoyards. Tous les documents administratifs, ainsi que les textes législatifs, sont traduits en français. La différence de langue pose surtout problème lors des débats au Parlement de Turin. Les députés savoyards et niçois obtiennent le privilège d'y parler en français en 1848, mais leurs homologues répondent évidemment en italien. Les discussions sont pour cela difficiles et en découle parfois une incompréhension réciproque entre les députés savoyards et le reste des députés sardes. Pour L. Brunier, élu libéral avancé de gauche du collège de La Chambre, les représentants savoyards sont de « vrais parias politiques ¹ ». Mais, les députés savoyards savent aussi jouer et abuser de ce particularisme linguistique lorsque cela les arrange.

Les Savoyards se plaignent également d'être sous-représentés dans les institutions de l'Etat. En réalité, il faut nuancer cette idée car la loi électorale du 17 mars 1848, favorise les Savoyards. A l'échelle du royaume, pour s'inscrire sur les listes d'électeurs, il faut être âgé de 25 ans au moins, savoir lire et écrire et payer un cens annuel de 40 liras. Cependant, en Savoie comme en Ligurie, ce cens électoral est fixé à 20 Lires seulement en raison des difficultés économiques que rencontrent ces deux territoires². Cela signifie que 2,48 % de la population savoyarde peuvent ainsi participer aux élections de la Chambre, contre 1,57 % à l'échelle du royaume. La Savoie compte 22 collèges électoraux, représentant chacun en moyenne 24 681 habitants, sur 204 en totalité pour une moyenne de 25 328 habitants par circonscription. En revanche, si l'on regarde le nombre de sénateurs, la Savoie est dans une situation un peu moins favorable. Elle dispose de 5 représentants à la Chambre Haute instaurée par le *Statuto* en 1848 (le comte Clément de Maugny, Louis Girod, Laurent Picolet, le général Hector

¹ L. BRUNIER, *La Savoie en 1848*, Saint-Jean-de-Maurienne, Héritier Buisson, 1848, p. 5.

² R. AVEZOU, « L'initiation de la Savoie au régime parlementaire (1848-1860) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 36, janvier-février 1935, p. 22.

Gerbaix de Sonnaz et le baron Joseph Jacquemoud)¹. Cette Chambre Haute, ou Sénat, est composée de membres nommés à vie par le souverain, âgés d'au moins quarante ans et choisis dans les catégories suivantes : archevêques, évêques, ministres, députés ayant exercé un mandat durant trois législatures, ambassadeurs, magistrats, et les contribuables payant depuis trois ans 3 000 Livres d'impôts directs. Elle compte en tout 119 membres, ce qui représente un sénateur pour 43 420 habitants à l'échelle du royaume, contre un pour 106 000 habitants à l'échelle de la Savoie. Il faut également noter qu'aucun représentant élu de la Savoie n'est membre du gouvernement. En revanche, des sénateurs savoyards occupent, certes à quelques rares occasions, des postes ministériels. Gabriel de Launay est président du Conseil et ministre des Affaires étrangères du 27 mars au 7 mai 1849 et Hector Gerbaix de Sonnaz est ministre de la Guerre et de la Marine du 16 décembre 1848 au 2 février 1849². De la même façon, selon les élus, les Savoyards ne sont pas en nombre suffisant au Conseil d'Etat et à la Chambre des Comptes. D'une façon générale les fonctionnaires savoyards seraient moins nombreux que les autres, ce qui, selon P. Guichonnet est la réalité. A en croire ses calculs, qui portent sur l'année 1857, les Savoyards n'occupent que 1,98 % des postes de fonctionnaires de l'administration centrale et ils ne sont que 7,6 % à être employés au gouvernement, alors que compte tenu de leur part dans la population du royaume, ils devraient en occuper 10,5 %³.

Au final, les électeurs savoyards et leurs représentants, à tort ou à raison, se sentent délaissés par leur gouvernement. Les rancœurs à l'égard de l'Etat s'accroissent surtout à partir de 1848, même s'il n'empêche pas que les élus réitèrent fréquemment leur attachement à la couronne sarde. Cette année-là, la Savoie connaît un épisode qui, aux yeux des électeurs et de leurs représentants, est la preuve du désintéressement du gouvernement de Turin pour sa province d'outre-monts. Ils l'accusent de ne rien avoir fait pour protéger les Savoyards lors de l'arrivée des Voraces en 1848⁴. En effet, le 3 avril, une expédition venue de Lyon composée d'un millier d'ouvriers savoyards chassés de la ville par le chômage et encadrés par des membres du club des Voraces (société ouvrière regroupant des canuts), arrivent à Chambéry pour proclamer la République et le rattachement de la Savoie à la France. L'épisode ne dure qu'à peine 24 heures, l'ordre est rétabli, mais les habitants ont l'impression d'avoir été abandonnés. L'administration s'est en fait repliée au pied du Mont-Cenis et ce sont les

¹ N. NADA, P. NOTARIO, *Il Piemonte sabaudo dal periodo napoleonico al Risorgimento*, op. cit., p. 292-295.

² A. DESHAYES, *L'activité des députés savoyards à la Chambre de Turin lors de la quatrième Législature 1850-1853*, mémoire de master 2 sous la direction de S. Milbach, université de Savoie, Chambéry, 2010, p. 152.

³ P. GUICHONNET, *Histoire de l'annexion de la Savoie à la France*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 1998, p. 83.

⁴ *Le Patriote savoisien*, 25 juillet 1848.

Chambériens et les paysans des alentours qui s'arment pour repousser ces indésirables. Beaucoup de notables de Chambéry pensent alors que le gouvernement sarde a échangé la Savoie contre une aide de la France dans sa guerre contre l'Autriche déclarée le 23 mars 1848¹.

A partir de là, les représentants savoyards deviennent plus critiques à l'égard du pouvoir en place². Le Palais Carignan devient le réceptacle des plaintes de la Savoie. Une méfiance réciproque s'installe entre les députés des deux côtés des Alpes. S. Milbach a mis en lumière toutes leurs doléances³. Les plaintes récurrentes concernent le poids des impôts indirects⁴, ainsi que l'impôt du sang. Le 16 février 1849, les députés savoyards présentent au président du Conseil des ministres un mémoire dans lequel ils ont résumé leurs récriminations⁵. Après la guerre contre l'Autriche, extrêmement coûteuse, le gouvernement envisage la création d'un impôt exceptionnel pour financer un nouvel effort de guerre. En Savoie, les notables de gauche comme de droite, réclament l'exemption du duché. Le représentant conservateur du collège électoral de La Motte-Servolex, B. Mollard mène l'attaque. Les autres députés sardes proposent alors que les Savoyards ne soient pas soumis à cet impôt en échange d'une participation humaine à la guerre. Mais, cette proposition est rejetée. Les députés savoyards estiment que les habitants ont déjà trop versé leur sang pour l'agrandissement du Piémont et qu'ils n'ont rien reçu en échange⁶. La Savoie en est finalement exemptée.

L'idée que la Savoie donne au royaume plus qu'elle ne reçoit est en fait récurrente. En 1851, L.-F. Menabrea dans un discours à la Chambre des députés, s'insurge contre les sacrifices économiques auxquels consent le territoire. La population savoyarde s'acquitte comme les autres de ses impôts, mais n'en perçoit pas les retombées. Il prend l'exemple des chemins de fer construits par l'Etat à cette époque grâce à l'argent public. Ainsi, sur les 140 millions nécessaires à leur édification, la population savoyarde a versé 17 millions, or aucune ligne n'a été construite jusqu'à ce jour sur son territoire⁷. L'injustice ressentie est souvent décriée.

¹ S. MILBACH, « La Savoie entre deux annexions (1792-1858) », in S. MILBACH (dir.), 1860, *La Savoie, La France, l'Europe*, op. cit., p. 28. S. MILBACH, « L'Expédition des Voraces d'avril 1848 : histoire et mémoire », *Bulletin de la Société des Amis du vieux Chambéry*, n° 48, 2009, p. 31-33.

² R. AVEZOU, « La Savoie depuis la réforme de Charles-Albert jusqu'à l'annexion à la France », *Mémoires et documents de la Société savoisienne d'histoire et d'archéologie*, t. 69 et 70, 1932, p. 3-176 et p. 75-247.

³ S. MILBACH, *Entre Piémont et France : la Savoie déroutée (1848-1858)*, op. cit., 308 p.

⁴ *Courrier des Alpes*, 3 janvier 1849.

⁵ P. GUICHONNET, « L'enquête de 1849 sur les besoins de la Savoie », *Annales savoisiennes*, 1949, p. 42-60.

⁶ *Atti della camera dei deputati*, séance du 3 mars 1849.

⁷ *Ibidem*, séance du 14 juin 1851.

Il est intéressant de noter que lorsqu'il s'agit de défendre les intérêts du territoire au Parlement, la plupart du temps, les clivages politiques internes à la Savoie disparaissent. Les députés savoyards, qu'ils soient de droite ou de gauche, s'unissent alors, même si les conservateurs prennent davantage la parole pour défendre les intérêts du territoire savoyard – mais aussi ceux du groupe social auquel ils appartiennent. Ceci est probablement à mettre en lien avec le fait qu'à partir de 1849, le gouvernement prend une tournure un peu plus libérale qui ne plaît pas à ces conservateurs. La politique des deux présidents du Conseil qui se succèdent à ce moment-là, M. D'Azeglio de mai 1849 à octobre 1852, et C. Cavour à partir de novembre 1852, est marquée par la volonté de s'éloigner de la droite la plus conservatrice et d'un rééquilibrage vers le centre modéré¹.

Le rail est donc clairement vu depuis la Savoie comme un moyen matériel d'intégrer la province au royaume. Un chemin de fer qui franchirait les Alpes grâce à un tunnel ferroviaire pour se connecter à la péninsule italienne permettrait d'intégrer les Savoyards qui se sentent délaissés dans l'Etat qu'ils ont fondé. Une plus grande proximité physique réduirait le fossé qui s'est creusé entre les Savoyards et le reste du royaume. Les populations des deux versants des Alpes pourraient enfin être pleinement liées dans un Etat plurilinguistique et culturel à l'instar de la Suisse ou de l'Autriche. Turin ne semblerait plus être une capitale étrangère. La Savoie en étant plus proche du centre décisionnel et politique du royaume pourrait prétendre, jouer à nouveau à jeu égal avec le Piémont. La province si elle ne renouerait pas avec un passé où elle était « le berceau des rois », et donc le territoire le plus important du duché, verrait sa position sensiblement réévaluée.

Le député L. Brunier évoqué précédemment, publie en 1848 une brochure dans laquelle il explique que la meilleure chance de réussite pour la Savoie est sa réunion à la France, mais qu'en attendant ce grand changement, des mesures doivent être adoptées, afin de donner à la province plus de place dans le royaume de Sardaigne. Il préconise pour cela le percement des Alpes car « jusqu'à présent, c'est comme s'il y avait une mer entre l'Italie et la Savoie »². A la même date, le journal *La Savoie* écrit : « cette entreprise aura le même résultat que si l'on abattait les monts qui séparent les deux contrées, et l'on peut tenir pour certain que, du jour où l'on pourra aller de Chambéry à Turin en quelques heures, la Savoie sera irrévocablement unie à l'Italie. Elle ne pourra ni ne voudra plus s'en séparer³ ».

¹ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine. 1770-1922*, op.cit., p. 127.

² *Courrier des Alpes*, 3 janvier 1849.

³ *La Savoie*, 20 août 1848.

La Savoie est en fait une province qui peine à trouver sa place dans le royaume. Son caractère de territoire de frontière à la forte identité n'y est pas étranger.

1.2.2.- Un territoire de frontières

La Savoie constitue un territoire à la croisée des chemins alpins. Ses frontières avec les cantons suisses du Genevois et du Valais, ainsi qu'avec les départements français de l'Ain, du Rhône et de l'Isère, en font une province à part dans le royaume. Les échanges, de toutes natures, entre ces espaces sont très nombreux. Ses relations anciennes sont bien sûr économiques, mais aussi sociales, culturelles, voire politiques.

Le Chablais et le Faucigny sont particulièrement proches de Genève dont ils sont mieux reliés par la route qu'à la Savoie du Sud. Les notables y ont souvent leurs banques, leurs fournisseurs ou encore leurs médecins¹. Les journaux genevois circulent également en Savoie. L'influence suisse a commencé à être perceptible dans ces territoires dès l'Ancien Régime, mais s'est renforcée avec la période révolutionnaire².

D'une manière générale, la Savoie est surtout proche de la France avec laquelle elle partage d'ailleurs un passé commun. Elle a en effet, à partir du XVI^e siècle, été occupée à plusieurs reprises par son puissant voisin, qui est aussi redouté qu'il attire voire fascine. En novembre 1792, le duché est annexé par lui. Formant tout d'abord un département – celui du Mont-Blanc – puis deux – s'ajoute celui du Léman polarisé autour de Genève annexée –, la Savoie est bel et bien intégrée à la République puis à l'Empire. Le caractère frontalier de la Savoie et sa difficile définition identitaire se font ressentir lors de la chute de Napoléon I^{er}. Le traité de Paris du 30 mai 1814, coupe le territoire en deux entités distinctes. La Maurienne, la Tarentaise, le Chablais et le Faucigny, sont restitués au roi Victor-Emmanuel I^{er}, tandis que la France conserve le département du Mont-Blanc, soit les arrondissements de Chambéry (à l'exception des cantons de l'Hôpital, de Saint-Pierre-d'Albigny, de La Rochette et de Montmélian) et d'Annecy (à l'exception d'une partie du canton de Faverges) et l'avant-pays savoyard (le Genevois). Le second traité de Paris du 20 novembre 1815, après l'épisode des Cent-Jours de Napoléon I^{er}, rétablit la frontière de 1789 et la Savoie retourne en totalité dans le giron sarde. La Savoie est, comme beaucoup d'autres territoires, soumise aux décisions des puissances du Congrès de Vienne.

¹ P. JUDET, « Savoie 1860. Une société assez largement ouverte vers la France », *op. cit.*, p. 194.

² S. MILBACH, « La Savoie entre deux annexions (1792-1858) », *op.cit.*, p. 20.

De ces différentes périodes, les habitants conservent une certaine proximité avec la France. Les influences venant de l'autre côté de la frontière sont marquées. Les journaux français sont lus en Savoie. Les alliances matrimoniales reflètent également cet état de fait. Il est fréquent que des notables savoyards épousent des femmes de l'aristocratie et de la bourgeoisie française. Les grandes familles qui ont acquis des terres pendant les périodes révolutionnaire et impériale, se retrouvent ensuite avec des propriétés de part et d'autre de la frontière.

Les flux migratoires enfin, attestent les liens entre la Savoie et la France. J.-P. Guérin parle de 10 000 à 40 000 Savoyards à Paris en 1840, 10 000 à Lyon et 4 000 à Genève¹. Mais, on les retrouve également en Dauphiné, en Languedoc, en Provence au gré des travaux agricoles. A partir du milieu du XIX^e siècle, les départs vers la France s'accroissent. Les migrations sont principalement temporaires, saisonnières ou plus rarement de plus longue durée. Elles sont motivées principalement par la pression démographique et par les difficiles conditions économiques. Les migrants rapportent en Savoie de l'argent, des modes de vie, des habitudes et des idées. Les émigrés quant à eux, ne coupent pas définitivement les liens avec leur patrie d'origine. Tout cela contribue au renforcement progressif des relations entre la Savoie et la France. En revanche, les départs vers le Piémont ou vers d'autres provinces italiennes sont rares. La province savoyarde est finalement plus proche linguistiquement, culturellement et même économiquement, des centres étrangers de Genève, Lyon et même Paris.

Les frontières, suisses ou françaises, sont poreuses et ne sont pas des obstacles à la mobilité. Il est finalement plus facile de franchir le Rhône qui constitue la frontière politique avec la France, que la ligne de crête des Alpes pour aller en Piémont. D'ailleurs, pour beaucoup, les frontières « naturelles » plaident en faveur d'une Savoie rattachée à la France. Un chemin de fer reliant la Savoie à la France renforcerait ainsi les liens politiques et économiques entre les deux territoires.

A l'échelle locale, il n'est donc pas question d'un réseau infra-provincial. Les défenseurs locaux du chemin de fer ont bien compris qu'il n'a aucune raison d'être s'il n'est pas connecté à la fois au réseau piémontais et aux réseaux étrangers de la France et de la Suisse. L'orgueil d'être un territoire indispensable à la Sardaigne dans ses connections avec le reste de l'Europe est perceptible dans les articles de l'époque : « Notre contrée dans cette

¹ J.-P. GUERIN, « Emigration », in C. SORREL (dir.), *La Savoie et l'Europe 1860-2010. Dictionnaire historique de l'Annexion*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, p. 68-70.

affaire ne parle pas seulement dans ses propres intérêts ; elle parle pour le Piémont, pour toute l'Italie, pour la France, pour l'Europe ¹». Mais, le rail doit aussi assurer la desserte du territoire savoyard. Le maillage ferroviaire doit être dense et connecter tous les points stratégiques au niveau local. En réalité, les intérêts de la province semblent peser peu face aux enjeux internationaux et nationaux que représente ce territoire.

¹ *L'Echo du Mont-Blanc*, 10 décembre 1852.

2.- Un chemin de fer en Savoie, un outil géostratégique

Un chemin de fer en Savoie est loin d'intéresser uniquement les habitants de ce territoire. En effet, connecté à la France et à la péninsule italienne, et à condition que l'obstacle des Alpes tombe, il est susceptible de devenir un axe de communication stratégique en Europe. Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, qui permettrait cela, devient alors un enjeu de la géopolitique et du commerce européen. Bien que l'infrastructure envisagée soit construite à cheval sur les provinces de Savoie et du Piémont, et ne concerne donc matériellement que le royaume de Sardaigne, les Etats forts de l'époque, interviennent dans les discussions, jouent de leur influence pour soutenir ou empêcher le projet.

2.1.- L'épineuse question du choix du franchissement ferroviaire dans les Alpes

Comme tout lieu de franchissement dans les Alpes, le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, constitue un enjeu diplomatique de taille¹. Ce projet est concurrencé par ceux d'autres Etats qui entendent eux-aussi imposer leur propre passage ferroviaire et devenir ainsi les maîtres des Alpes². Pour comprendre les enjeux des grandes traversées alpines, il faut les replacer à la fois dans un cadre européen, mais aussi dans les grands ensembles régionaux dans lesquels les Alpes s'insèrent.

2.1.1.- Les grandes traversées alpines : des cols aux tunnels ferroviaires

Afin d'être connecté au reste du réseau ferré sarde, le chemin de fer savoyard doit traverser l'obstacle des Alpes. L'idée d'un tunnel ferroviaire entre la Savoie et le Piémont apparaît dès les premiers projets de lignes, c'est-à-dire, dès la fin des années 1830. Ce tunnel à l'origine est destiné à relier un même Etat étendu des deux côtés d'un massif montagneux. Il s'agit donc à première vue d'une affaire strictement nationale ne concernant que l'Etat de

¹ R. CRIVELLI, « Histoire géopolitique des traversées alpines », in « Nouvelles traversées ferroviaires », *L'Alpe*, n° 29, 2006, p. 36-48. A. PALLUEL-GUILLARD, « Grands cols : les dess(e)ins de la géopolitique », *L'Alpe*, n° 2, 1999, p. 16-26.

² C. RUGGERO, « Tunnels : (R)évolutions industrielles », *L'Alpe*, 1999, n° 2, p. 37-39.

Sardaigne. Or, si la prise de décision finale du percement lui revient bien, les discussions à son sujet se tiennent au niveau européen. Ce tunnel a en effet une vocation internationale. C'est en cela que la naissance du chemin de fer en Savoie s'inscrit pleinement dans le champ de l'histoire des relations internationales.

La vocation d'axe de transit du territoire savoyard à l'échelle des Alpes est ancienne. Dès le IX^e siècle, le col du Mont-Cenis est déjà une route stratégique du point de vue militaire. Elle permet la liaison avec les possessions carolingiennes du côté italien. Puis, à partir du XI^e siècle, elle devient progressivement un axe commercial. Le Mont-Cenis est alors une des principales routes que les hommes et les marchandises venant de France, empruntent pour se rendre en Italie, faisant ainsi de la Savoie un carrefour important. Cette route est concurrencée à partir du XIII^e siècle, par celles du Simplon et du Gothard empruntées par les trafics milanais¹. Ces grandes routes connaissent ensuite, entre le XV^e et le XVII^e siècle, une période difficile causée par les guerres entre Etats alpins, le déclin économique des places financières de Venise et Milan, et le basculement vers la façade atlantique du centre de gravité économique de l'Europe avec la création des empires coloniaux². Avec le retour à une stabilité économique et géopolitique en Europe au début du XVIII^e siècle, les routes alpines redeviennent attractives. Puis, sous le Consulat puis l'Empire napoléonien, la question du point optimal de franchissement des Alpes se pose à nouveau. Afin d'améliorer le commerce franco-italien, mais surtout pour faciliter l'acheminement de l'artillerie et accroître son prestige, Napoléon Bonaparte lance un projet d'aménagement des cols alpins. Trois routes sont envisagées. L'une passant par Genève, les bords du lac Léman et le Simplon, une autre de Chambéry à Turin par le Mont-Cenis et la dernière par Grenoble et le Mont-Genèvre. Les travaux au Simplon débutent en 1801 et s'achèvent en 1805. La route du col du Mont-Cenis, dont les travaux démarrent en 1802, est ouverte en 1811. Tout un corps de cantonniers est alors créé afin d'entretenir la route, notamment l'hiver. La neige est tassée pour permettre aux convois de passer. Grâce à cette organisation, la route est praticable en toute saison et les ruptures de charge sont supprimées. Les voitures n'ont plus besoin d'être démontées au passage du col et les voyageurs ne sont plus obligés de marcher, d'emprunter les mulets, les chaises à porteur ou encore l'hiver, d'expérimenter la périlleuse technique de la « ramasse ». Il s'agit en fait pour les voyageurs de descendre du col sur de petits traîneaux en peau de bête

¹ J.-F. BERGIER, « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen-âge au XVII^e siècle », in *Le Alpi e l'Europa, vol. III, Economica e transiti, Laterza*, 1975, p. 1-72. G. CHIESI, « Passare il San Gottardo del Medioevo », in F. PANZERA, R. ROMANO (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit, op. cit.*, p 46.

² P. GUICHONNET, « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles », *Revue de géographie alpine*, n° 90-3, 2002, p. 67-69.

appelés « ramasses ». Malgré la dextérité des guides, les occupants sont assez souvent renversés¹.

Quant à la route du Mont-Genèvre, si elle devient carrossable en 1807, elle peine à s'imposer par rapport aux deux précédentes, le Mont-Cenis et le Simplon. Sa vocation est plus militaire que commerciale, puisqu'elle n'est pas prolongée vers Grenoble². Elle n'est donc pas en mesure de capter des trafics importants.

Les trois axes du Mont-Cenis, du Simplon et du Mont-Genèvre sont également concurrencés au début du XIXe siècle par d'autres traversées alpines. Dans le reste des Alpes occidentales, les cols des Petit et Grand-Saint-Bernard sont des passages mineurs comparés au Lukmanier, au Lötschberg ou au Gothard qui est l'une des plus grandes voies du commerce européen. Dans les Alpes centrales, les cols du San Bernardino, du Splügen et du Stelvio font figure de traversées plus secondaires. Enfin, dans les Alpes orientales, le Brenner, le Tarvis, les Tauern et le Semmering sont les cols empruntés principalement à cette époque. Ces traversées alpines sont en concurrence pour le trafic des hommes et des marchandises. Le rival le plus dangereux pour le Mont-Cenis est sans conteste le Gothard, même si le premier bénéficie d'un avantage jusqu'au tout début des années 1840 du point de vue de l'équipement, puisque sa route est modernisée entre 1830 et 1836. A la différence du Gothard, le Mont-Cenis est praticable toute l'année.

Les cols alpins ont toujours représenté des enjeux multiples en Europe, que ce soit dans le domaine du commerce ou de la guerre. L'aménagement des routes sous l'Empire et après le congrès de Vienne, marque une volonté des Etats de s'affirmer sur la scène politique européenne. L'Italie du Nord, entre Turin et Trieste en passant par Milan, Vérone et Venise, est le point vers lequel convergent les traversées alpines. Dans ce cadre, l'Italie est l'espace où sont projetés des intérêts géopolitiques, stratégiques et diplomatiques. Les axes nord-sud priment largement sur les axes est-ouest.

Au XIXe siècle, les tunnels ferroviaires envisagés s'inscrivent pleinement dans cette logique (figure 2). Les chemins de fer transalpins sont appelés à remplacer les routes qui existent et les voies d'eau qui font défaut, et donc à servir les mêmes intérêts, mais aussi à en faire émerger d'autres. A cette date, les grands passages routiers qui parcourent les Alpes sont situés entre le Mont-Cenis et le Semmering. Il en est de même des passages ferroviaires envisagés. La continuité est donc évidente entre les deux éléments. La « guerre des tunnels »

¹ J. BELLET, « Mont-Cenis, porte des Alpes », *L'Histoire en Savoie*, n° 38, juin 1975, p. 19.

² B. AMOURETTI, *De Briançon au Bourg d'Oisans. Les hommes et la route au XIXe siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1984, p. 54-56.

succède à la « guerre des cols ». Le lieu de franchissement des Alpes devient le point de fixation des tensions. Le lieu où les Alpes seront franchies deviendra le pivot du système ferroviaire sud-européen. La concurrence en matière de cols alpins se retrouve dès les débuts des projets des tunnels ferroviaires alpins. Ces derniers sont un sujet de discussions passionnées, d'après négociations, de désaccords profonds au sein du « concert européen »¹. C'est clairement un enjeu du jeu politique entre les principales puissances alpines que sont le royaume de Sardaigne, la France, la Suisse, les Etats allemands et l'Autriche. La Grande-Bretagne, qui n'est pas territorialement concernée par ces traversées ferroviaires, intervient néanmoins en raison de son poids politique et économique planétaire.

Dans le contexte des nationalismes naissants, les tensions diplomatiques se font alors nettement sentir. Chacun se méfie de l'autre et de son projet. Des alliances officieuses sont nouées. Comme l'a bien montré G. Benz, le tunnel ferroviaire n'est pas un simple axe de transport, il revêt aussi une signification militaire, expansionniste, impérialiste². L'Etat qui parviendra à imposer son tracé sous les Alpes, affirmera sa puissance. Pour le royaume de Sardaigne, le tunnel du Mont-Cenis est donc un moyen de jouer à jeu égal avec les autres Etats, de s'affirmer sur la scène internationale issue du traité de Vienne. La volonté de ne plus se faire imposer les règles du jeu est claire.

2.1.2.- Les différents points de franchissement ferroviaires alpins envisagés

Il n'est pas possible ni souhaitable de faire en quelques lignes l'histoire de cette « guerre des tunnels », de détailler tous les soubresauts des politiques ferroviaires menées par les différents Etats concernés. L'objectif ici est en fait d'en dresser un état rapide, en mettant en avant les étapes les plus importantes, les acteurs principaux qui interviennent d'une manière ou d'une autre, de façon à mettre en lumière les enjeux qui entourent le tunnel du Mont-Cenis, colonne vertébrale du futur chemin de fer en Savoie.

A la fin des années 1830, les premières idées de tunnels ferroviaires à travers les Alpes, naissent en Europe³. Les scientifiques et les ingénieurs de toutes nationalités avancent des projets plus ou moins grandioses. Une longue et intense période de réflexion ferroviaire commence alors pour les gouvernements qui reçoivent et étudient ces propositions.

¹ G.-H. SOUTOU, *L'Europe de 1815 à nos jours*, op. cit., p. 9.

² G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, op.cit., p. 6.

³ P. STEPHANI, *Les tunnels des Alpes : Mont Cenis. Saint Gothard. Simplon. Loetschbert. Jura. Faucille. Mont Blanc*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1919, 120 p.

Le premier Etat à montrer l'exemple en matière de traversée ferroviaire alpine est l'Autriche, qui fait percer le premier tunnel alpin reliant Vienne à Trieste. La ligne est ouverte à la circulation en 1854, faisant du tunnel du Semmering la porte maritime de la capitale autrichienne et des Etats allemands. L'inscription gravée sur le portail sud exprime d'ailleurs parfaitement cette idée : « *Adriaticum Germanica junxit mare 1854* » [L'Allemagne joint la mer Adriatique 1854]¹. Suit en 1867, la ligne du Brenner, joignant Innsbruck à Bolzano. Cette dernière est presque entièrement à ciel ouvert et permet de connecter les possessions italiennes aux terres dynastiques, de lier la Lombardie au Tyrol. Cette traversée est d'abord motivée par le souhait d'envoyer plus rapidement des troupes dans des territoires méridionaux encore agités.

Dans les autres Etats alpins, une dynamique d'imitation se met alors en marche (figure 2). Pour autant, la construction de tunnels ferroviaires implique nécessairement des rapprochements diplomatiques. Les premières discussions internationales à ce sujet commencent vraiment en 1851. En novembre de cette année-là, une commission technique internationale réunit le royaume de Sardaigne, la Prusse et la Confédération suisse. Des experts sont invités à se prononcer sur le lieu où doit être percé un tunnel ferroviaire répondant au mieux aux attentes des trois Etats. Mais, le premier désaccord pointe. Les experts sardes et prussiens retiennent dans l'ordre, le Lukmanier, le Grimsel et le Mont-Cenis². L'expert suisse, quant à lui, opte pour le Gothard. Le Grimsel est très vite éliminé malgré certains atouts. Ainsi, un franchissement de ce côté, entre le Valais et Berne, permettrait de relier Gênes avec l'Allemagne et la Suisse. Pour la Sardaigne, ce passage aurait également pour avantage d'intéresser l'Angleterre. Selon L.-F. Menabrea, le royaume développe un intérêt tout particulier au Grimsel, qui constitue le chemin le plus court entre Londres et Malte, mais aussi avec l'Inde³. En plus, ce passage serait indépendant de la France et des Etats allemands. Mais, des obstacles techniques jugés finalement trop nombreux écartent ce passage.

Le projet du Lukmanier trouve davantage d'échos. Déjà en 1845, une société suisse par actions s'est présentée pour la concession d'une ligne du lac Majeur au lac de Constance en passant par le Lukmanier. Le 7 décembre 1847, Charles-Albert signe un accord avec les cantons suisses de Saint-Gall, du Tessin et des Grisons au sujet d'un potentiel percement. Il semble que le roi prenne au sérieux ce projet. Il charge le marquis Pallavicini, son ministre à

¹ R. PAP, *Weltkulturerbe Semmeringbahn, Land Niederösterreich*, 2003, 152 p.

² G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, *op.cit.*, p. 46.

³ *Atti della camera dei deputati*, séance du 15 mai 1852.

Munich, d'entrer en négociation avec la Bavière, le Wurtemberg, Bade et la Prusse. Charles-Albert laisse aussi amorcer une négociation avec la France et la Grande-Bretagne. Mais, les Etats allemands ne suivent pas et la France, par l'entremise du ministre des Travaux publics, S. Dumont, et du ministère des Finances, ne se montre pas plus intéressée. L'idée n'est pas abandonnée pour autant, d'autant plus que la Grande-Bretagne soutient implicitement dans un premier temps ce projet. Le Lukmanier représente pour elle, un passage vers l'Italie qui a l'avantage de ne pas passer ni par un col français ni par un col sarde. Finalement, c'est la Sardaigne qui hésite et recule par peur que ce tracé ne représente une menace, en raison de sa trop grande proximité avec la frontière lombarde. Après 1850, cet argument revient à plusieurs reprises. Le Lukmanier augmenterait les moyens d'influence de l'Autriche sur l'Italie. Et de façon générale, pour L.-F. Menabrea, comme pour d'autres, le Lukmanier ne représente aucun intérêt pour le royaume, car il est entre les mains d'une nation étrangère¹. Pourtant, les acteurs économiques de Gênes y sont favorables. Le Lukmanier apporterait au port les marchés des Etats allemands. Une fois au gouvernement, C. Cavour ne rejette pas toute réflexion autour de cet axe, même s'il n'est pas pour lui une priorité : il faut percer le Mont-Cenis d'abord et le Lukmanier ensuite². Les difficultés techniques sont jugées plus nombreuses au Lukmanier qu'au Mont-Cenis, mais cela paraît finalement n'être qu'un prétexte. En réalité, C. Cavour ne voit pas l'intérêt de lancer un tel projet. Le Lukmanier n'aurait qu'un avantage purement économique et il entend bien faire jouer un tout autre rôle à la traversée ferroviaire alpine qui sera adoptée. Tout au long de la seconde moitié du XIXe siècle, des projets de percement au Lukmanier réapparaissent, et les gouvernements successifs adoptent peu ou prou la même attitude attentiste.

Un autre lieu de franchissement est également envisagé à la même époque. Le Mont-Genèvre apparaît en effet pour certains comme la solution. Il reliait le Briançonnais au Val de Suse. Ce projet est porté avant tout par la France. Le Mont-Genèvre est le seul point sur la frontière française où le passage des Alpes par un chemin de fer puisse être réalisé. Politiquement et stratégiquement, il permettrait à l'Empire d'imposer ses vues. En effet, dans le contexte politique des années 1850, si le Mont-Cenis est percé, le passage des Alpes appartiendra alors à la Sardaigne. Pour la France, il s'agit d'un enjeu de première importance. Jusqu'ici, le passage du Mont-Genèvre avec ses fortifications Vauban constitue plutôt une

¹ *Ibidem*, discours de L.-F. Menabrea, 26 juin 1857.

² Lettre de C. Cavour A. Jocteau, 7 juin 1856 in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

fermeture¹. Briançon fait figure de terminaison territoriale. Pour la France, un tunnel serait le moyen de remédier à cette situation en offrant une ouverture à une vallée en cul-de-sac. Le gouvernement autorise donc à plusieurs reprises des études à ce sujet, mais si certaines sont favorables au percement, d'autres sont plus réservées. Ainsi, en 1856, l'ingénieur Cochaux remet à Napoléon III un dossier sur le Mont-Genèvre dans lequel il estime que les obstacles et les difficultés de ce passage sont insurmontables². D'autres études mettent également en avant les difficultés techniques. Si le Mont-Genèvre est percé, les difficultés se trouveront toutes du côté français. Paradoxalement, ce n'est pas le creusement du tunnel qui poserait problème, mais la ligne jusqu'à Briançon. Deux tracés sont envisagés depuis Grenoble, l'un passant par Gap et la vallée de la Durance, l'autre par le Bourg-d'Oisans et le Larizet. Dans les deux cas, le terrain accidenté – et donc le surcoût qui en résulterait – conduit les experts à faire preuve de circonspection³. Certains Français estiment donc plus avantageux de soutenir le Mont-Cenis, où toutes les difficultés se trouveront chez le voisin⁴.

Du côté du royaume de Sardaigne, le projet du Mont-Genèvre doit être à tout prix éliminé dans les années 1850, car il concurrencerait celui, proche, du Mont-Cenis et il laisserait le Piémont en dehors des relations avec la Suisse et la Savoie⁵. Le percement du Mont-Genèvre suppose également des négociations bilatérales que l'Etat sarde n'est pas prêt à engager. De la sorte si, en 1856, le ministre sarde des Travaux publics P. Paleocapa autorise des études sur le Mont-Genèvre, il sait pertinemment qu'elles ne seront pas validées⁶. Napoléon III en personne, semble favorable à une percée sous ce massif, et il s'agit simplement pour le gouvernement sarde de ne pas le froisser. Le président du Conseil C. Cavour décide de faire à l'Empereur une réponse diplomatique qui n'engagerait à rien, en expliquant qu'il faut admettre tous les passages, mais qu'au final il faudrait favoriser et subventionner celui qui conviendrait le mieux à chacun. Le gouvernement sarde entend donc rassurer Napoléon III en promettant un traitement identique pour le Mont-Genèvre⁷. Cependant, en France, personne n'est dupe du fait que les Sardes entendent seulement faire patienter Paris, le temps que le passage du Mont-Cenis soit adopté. Pourtant, en Savoie à ce

¹ K. SUTTON, *Le tunnel sous le Montgenèvre entre mythes et réalités*, Mémoire de maîtrise, Université Paris-X Nanterre, 2004, 207 p.

² AST, Raccolte private : carte Cavour : carte administrative, strade ferrate, "Vittorio-Emmanuele", lettre de Cochaux à Cavour, 11 mars 1856.

³ *Considérations générales et sommaires sur le chemin de fer d'Italie*, Lyon, Imp. de J. Migon, 1858.

⁴ *Ibidem*.

⁵ AST, Raccolte private : carte Cavour : carte administrative, strade ferrate, "Vittorio-Emmanuele", lettres de Costa de Beauregard à Cavour, avril 1856 et février 1857.

⁶ *Courrier des Alpes*, 17 janvier 1857.

⁷ AST, Carte Cavour, correspondance, lettre de Costa de Beauregard à Cavour, 21 février 1857.

moment-là, la presse se passionne pour le combat qui oppose le Mont-Cenis au Mont-Genève. Pour le *Courrier des Alpes* en 1857, il est vital que le gouvernement sarde adopte rapidement une loi au sujet du percement du premier, afin d'éviter que les Français ne le devancent avec le Mont-Genève¹. Cette agitation médiatique s'alimente aussi d'une réalité : pendant toute la période qui nous intéresse, et même au-delà, l'idée d'un tunnel entre la France et l'Italie par le sud n'est jamais totalement abandonnée.

A la fin des années 1850, un projet de percement sous le Mont-Blanc voit également le jour². Cette traversée strictement sarde, conçue par l'ingénieur J. Bonelli, joint Turin et Genève en passant sous le massif. Le tunnel s'étirerait sur 18,5 kilomètres entre Pré-Saint-Didier, dans la vallée d'Aoste, et les environs de Chamonix³. Cet axe convient particulièrement à la Savoie du nord et le député de Sallanches, A. Chenal, s'en fait l'ardent défenseur. La Savoie du sud, par contre, rejette cette idée. Pour P. Guichonnet, si un percement sous le Mont-Blanc est rejeté par le gouvernement de C. Cavour, c'est en grande partie à cause de la zone de neutralité savoyarde découlant du traité de Vienne. En effet, en cas de conflit entre le royaume de Sardaigne ou la France, avec une autre puissance, les troupes fédérales suisses pourraient occuper ce territoire. Selon le géographe, cette clause restreint trop la souveraineté sarde sur le Mont-Blanc et explique sa mise à l'écart⁴. Au regard des sources, il semble que cela ne pèse pas outre mesure dans la décision. Cet argument n'est jamais mis en avant par C. Cavour. En fait, le projet d'un percement sous le Mont-Blanc ne répond tout simplement pas aux intérêts considérés comme essentiels par Turin⁵.

Un tunnel sous le Simplon est davantage pris en considération. G. Benz a analysé les péripéties de l'histoire de cette traversée⁶. Plusieurs études sont réalisées à partir des années 1850. La ligne envisagée doit relier Brigue dans le Valais à Domodossola dans le Piémont, et nécessite donc des négociations bilatérales. Ce tunnel se trouverait dans la zone d'influence de la France et de l'Italie, mais les deux Etats n'y sont pas pour autant favorables. La route du

¹ *Courrier des Alpes*, 20 janvier 1857.

² J.-F. ROUILLER, « Cavour, Napoléon III et la liaison Genève-Faucigny-Mont-Blanc-Piémont », *Mémoires et documents publiés par l'Académie du Faucigny*, Bonneville, t. XII, 1960-1961, p. 29-37. S. MOURLANE, « Le tunnel du Mont-Blanc. Un projet à travers un siècle de relations franco-italiennes », in X. BERNIER (éd.), *Traverser les montagnes*, actes du colloques des 3-4 octobre 2002, Le Bourget du Lac, université de Savoie, laboratoire EDYTEM, 2004, p. 111-118.

³ C. BARBIER, « Chemins de fer et tunnels en Savoie en direction de la Suisse et de l'Italie », in *Espaces savoyards : frontières et découpages*, Actes du XXXIX^e congrès des sociétés savantes de Savoie, Archamps, 14 et 15 septembre 2002, La Salevienne, 2004, p. 464.

⁴ P. GUICHONNET, « Le projet de tunnel routier sous le Mont-Blanc », *Revue de géographie alpine*, n° 40-2, 1952, p. 331.

⁵ Nous développerons cet aspect un peu plus loin dans ce chapitre.

⁶ G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, Genève, Georg Ed., 1992, 343 p.

Simplon est jugée parfaitement carrossable, depuis Napoléon Ier, et l'on ne voit pas vraiment l'intérêt de la doubler par un chemin de fer. Pour le royaume de Sardaigne, il s'agit tout simplement d'un concurrent du Mont-Cenis et doit donc pour cette raison être écarté. De plus, le Simplon permettrait de joindre Milan aux mains des Autrichiens, plus que Turin. La Savoie du sud y est totalement défavorable, tandis que celle du nord est divisée. Le Faucigny est farouchement hostile au Simplon, car cela conduirait à un rejet du Mont-Blanc. Par contre, le Chablais, qui se trouverait sur l'axe, appuie le projet. Une pétition est d'ailleurs rédigée après l'annexion, dans les années 1860. Les habitants espèrent que Napoléon III suivra l'exemple de son illustre parent Napoléon Ier qui a fait aménager la route du col du Simplon et renouera ainsi avec une tradition de gloire¹.

La Confédération suisse quant à elle, se trouve divisée². Les intérêts de tous les cantons en matière ferroviaire ne sont pas convergents. Les cantons centraux n'y trouvent aucun intérêt. Genève n'est pas contre un tunnel sous le Simplon à condition d'être sur le passage du tracé, ce qui en réalité est difficile car cela supposait un percement au préalable de la Faucille³. Il est à noter que la métropole regarde également un temps – somme toute très rapide – du côté d'un tunnel sous le Mont-Blanc. Lausanne et Sion sont assez favorables à un projet sous le Simplon ou éventuellement pour cette dernière, à un tunnel sous le Grand-Saint-Bernard⁴. Après l'unification italienne, ni la France ni l'Italie ne sont vraiment partisans d'un tunnel sous le Simplon. D'une part, il serait un concurrent inutile du Mont-Cenis et d'autre part, il contribuerait à rapprocher deux Etats qui prennent de plus en plus leurs distances.

Dans la plupart des projets, c'est donc la Suisse qui fait figure de plaque-tournant du transit européen. En 1851, se tient à Aoste une réunion d'ingénieurs suisses et piémontais au sujet des communications à établir entre le Piémont et le Valais. Ils se mettent alors d'accord pour construire à trois lieues environ au-dessous du Grand-Saint-Bernard, un tunnel⁵. Ce passage a pour avantage d'être éloigné de l'Autriche. Il s'agit à l'origine d'un ouvrage routier, mais très vite, le projet est orienté vers le rail. L'année suivante, les 3 et 4 mai 1852, une conférence a lieu à Fribourg entre les représentants des cantons romands – à l'exception de celui de Genève – à ce sujet, mais les rivalités cantonales font échouer le projet. De plus, d'un

¹ ADHS, 4 S 87, pétition des Chablaisiens adressée à Napoléon III, non datée.

² Depuis la loi de 1852, la construction des lignes de chemin de fer est une compétence des cantons et non plus de la Confédération, ce qui dans bien des cas complique les choses.

³ C. REYRE, *Mémoire sur le chemin de fer d'Italie*, Lyon, Nigon, 1852, p. 26.

⁴ DE STOCKALPER, *Les avantages du Simplon sous le rapport de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer*, Lausanne, G. Bridel, 1869, 72 p.

⁵ Archives Nationales (AN), F14 8 627, lettre du légat de France à Turin au ministre des Affaires étrangères français, 3 décembre 1851.

point de vue matériel, le tunnel du Grand-Saint-Bernard n'est pas vu comme très réaliste. L'étude menée envisage une entrée à 2 100 mètres d'altitude, ce qui pour les techniques de l'époque est particulièrement difficile.

Enfin, il faut mentionner rapidement des propositions de traversées sous le Petit-Saint-Bernard. Une étude de terrain est réalisée en 1850, afin de relier la vallée d'Aoste à la Tarentaise, mais elle est rapidement rejetée, officiellement pour des raisons géologiques¹. Si ce lieu était choisi, la ligne irait directement sur Gênes en passant par le lac Majeur et ne passerait pas par Turin. En Savoie, la ligne irait sur Annecy en passant par Faverges et non pas par Chambéry. Du coup, le chemin de fer censé relier la Savoie au Piémont laisserait de côté l'actuelle et l'ancienne capitales du royaume. Dans la province savoyarde, ce projet est seulement défendu par Bourg-Saint-Maurice.

Le Mont-Cenis est finalement le passage qui, dès l'entame des discussions, semble le plus envisageable. En 1839, un premier projet de percement sous ce massif est présenté au gouvernement sarde par l'ingénieur J. Médail. Il semble retenir l'attention du roi Charles-Albert², mais les moyens techniques de l'époque empêchent toute réalisation. Pour autant, l'intérêt pour le Mont-Cenis ne fait dès lors que croître. Ce passage a de nombreux défenseurs, aussi bien dans le royaume de Sardaigne qu'à l'étranger. Un tunnel ferroviaire sous le Mont-Cenis représente, à l'échelle de l'Europe, la ligne la plus directe pour aller de Turin à Paris³. Pour la Sardaigne, ce franchissement possède un autre atout non négligeable : le Mont-Cenis lui offrirait la clé des Alpes occidentales. Pour L.-F. Menabrea, il faut obtenir le passage des Alpes aussi bien au Septentrion qu'à l'Occident, c'est-à-dire au Mont-Cenis et au Lukmanier, mais le premier aménagement a un avantage considérable sur l'autre puisqu'il appartient au royaume de Sardaigne sur les deux versants de la chaîne⁴. Du point de vue technique, ce passage est jugé le plus sûr et présentant le moins de difficultés techniques. Il faut nuancer ce point en précisant que les partisans des différents lieux de franchissement utilisent tous à un moment ou un autre cet argument. Les discussions s'accroissent dans les cercles diplomatiques à partir des années 1850. L'avis de la Grande-Bretagne s'avère être primordial. Le gouvernement sarde a conscience que la Grande-Bretagne cherche avant tout à privilégier ses communications avec les Indes et qu'elle a tout intérêt à traverser un Etat de second ordre, tel la Sardaigne, plutôt qu'une grande puissance avec laquelle elle pourrait

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 18 mai 1850.

² Nous reviendrons plus en détail sur ce projet dans le chapitre 4.

³ J. BERGE, *Le chemin de fer du Mont-Cenis et les intérêts franco-italiens*, Paris, Société générale d'impression, 1911, 263 p.

⁴ *Atti della camera dei deputati*, séance du 26 juin 1857.

entrer en désaccord¹. La puissance britannique doit en fait s'assurer d'un passage à travers les Alpes qui soit indépendant de la France et de l'Autriche. En cas de troubles dans l'un de ces deux Etats, ou d'opposition politique avec eux, le commerce anglais pourrait toujours descendre la vallée du Rhin, passer par Genève, la Savoie, le Mont-Cenis et aboutir à la Méditerranée. En 1852, à Berne, le ministre d'Angleterre a d'ailleurs à ce sujet une discussion avec le ministre sarde De Launay. Cette rencontre, informelle, conforte la Sardaigne dans son projet². Le ministre C. Cavour essaie alors de jouer cette carte à fond³. Pourtant, dans un premier temps, il semble que le gouvernement britannique cherche à dissuader le royaume de Sardaigne de percer le Mont-Cenis. Une convention secrète serait signée entre la compagnie orientale péninsulaire et le gouvernement sarde pour le passage de la Malle des Indes par une ligne reliant Gênes au lac de Constance et donc empruntant le Gothard⁴. Mais, elle n'est pas suivie d'effets et Palmerston apporte finalement son soutien à la traversée sous le Mont-Cenis. La Malle des Indes est un acteur déterminant dans ce choix. Ce convoi, affecté au transport du courrier de Londres à Bombay, passe depuis 1839, par le territoire français de Calais à Marseille, en empruntant les routes, puis le chemin de fer. Du port phocéén, il embarque pour l'Inde en passant par le Cap. A partir de 1845, il emprunte la Méditerranée, tantôt depuis Marseille, tantôt depuis Trieste, jusqu'à Alexandrie, puis la route jusqu'à Suez et enfin la voie maritime jusqu'à Bombay⁵. Le Mont-Cenis lui offrirait en fait un raccourci : la Malle emprunterait le rail jusqu'à la pointe extrême sud de la péninsule italienne, puis la voie maritime à partir du port de Brindisi. L'*Echo du Mont-Blanc* annonce le 29 décembre 1852, que la compagnie anglaise des Indes a fait demander au ministère sarde par des agents spéciaux, l'autorisation de percer le Mont-Cenis au frais de la Compagnie⁶. En effet, une société formée de capitalistes londoniens s'offre de prendre à ses frais tous les travaux de construction d'un chemin de fer de Suse à Grenoble avec un embranchement de Chambéry à Grenoble, ainsi que ceux du percement du tunnel du Mont-Cenis⁷. Mais, le gouvernement sarde entend percer lui-même ce tunnel si stratégique, et en être ainsi l'unique propriétaire.

¹ *Ibidem*, séance du 14 juin 1857.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, serie II mazzo 3, dépêche du chevalier de Launay, ministre sarde à Berne, 18 novembre 1852.

³ Lettre de C. Cavour à E. Taparelli d'Azeglio, 24 mai 1851, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

⁴ B. GILLE, *Les investissements français en Italie*, Turin, ILTE, 1968, p. 66.

⁵ M. MERGER, « Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes », in M. Le Roux (dir.), *Histoire de la poste, de l'administration à l'entreprise*, Paris, Ed. rue d'Ulm, 2002, p. 99-107.

⁶ L'*Echo du Mont-Blanc*, 29 décembre 1852.

⁷ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 3, lettre E. d'Azeglio au président du Conseil, 21 octobre 1852.

La métropole genevoise quant à elle, est également intéressée par un tunnel sous le Mont-Cenis. A la différence de nombreuses autres traversées ferroviaires, elle n'aurait dans ce cas-là rien à payer. Plus spécifiquement, Genève veut conserver son statut de plaque-tournante du commerce entre la France et l'Italie, ce qui la conduit à soutenir le Mont-Cenis.

De leurs côtés, les métropoles françaises sont partagées sur le sujet. Toutes sont d'accord sur le fait que la France doit impérativement être reliée à la péninsule italienne par le chemin de fer. A en croire le légat de France en Piémont en 1854, « un chemin de fer international est aujourd'hui plus important pour cimenter l'union de la France et du Piémont, que tous les traités de commerce qu'on pourra [sic] conclure ¹ ». Dès les années 1850, Paris n'est plus qu'à quelques heures de l'Angleterre, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne centrale et septentrionale et de la Suisse. Même une connexion vers l'Espagne par Bayonne et Perpignan est envisagée. Seule l'Italie reste éloignée². Lyon est favorable au Mont-Cenis, puisque le chemin de fer d'Italie en France passerait par cette ville³. Cette dernière a tout intérêt surtout à être connectée avec le versant est des Alpes, avec lequel elle a de nombreux échanges. Marseille, au contraire, se prononce contre cette voie qui lui ferait perdre tout une partie du commerce vers la Méditerranée. Paris n'émet pas d'avis tranché.

Les Etats européens se livrent donc à une véritable « guerre des tunnels » pendant toute la période étudiée. Une course de vitesse s'engage et c'est à l'Etat qui aura le premier son tunnel ferroviaire. Les journaux savoyards relatent régulièrement les avancées et les reculades des différents projets, et leur peur qu'un franchissement aboutisse avant le tunnel du Mont-Cenis. En fait, les obstacles aux différents projets sont nombreux car, en plus des problèmes techniques et des difficultés à mobiliser les capitaux nécessaires aux percements, ils doivent affronter les événements des politiques intérieures et extérieures. Ainsi, la guerre du Sonderbund en 1847, freine un temps les projets sur le territoire suisse⁴. La vague révolutionnaire de 1848 fait de même avec les projets portés par les Etats allemands. La guerre entre l'Autriche et la Sardaigne en 1848, et encore la guerre de Crimée (1854-1856), détournent un temps les puissances engagées dans le conflit, des préoccupations ferroviaires. Le chemin le plus court est certes un argument pris en compte dans les différents projets avancés, mais ce n'est pas forcément un critère déterminant. Comme l'a souligné B.

¹ Archives diplomatiques (AD), Mémoires et documents : Sardaigne 27, rapport du légat de France en Piémont au ministre des Affaires étrangères Drouyn de Lhuys, 12 février 1854.

² *Considérations générales et sommaires sur le chemin de fer d'Italie*, op. cit.

³ C. REYRE, *Mémoire sur le chemin de fer d'Italie*, op. cit.

⁴ P. DU BOIS, *La guerre du Sonderbund : la Suisse de 1847*, Paris, Alvik éd., 2003, 207 p.

Debarbieux, la ligne droite n'a jamais qu'une valeur géométrique¹. Pour qu'un itinéraire emprunte un axe, et sur son passage un tunnel, d'autres éléments sont à prendre en compte. Les considérations géostratégiques priment sur le reste.

C'est le Mont-Cenis qui est finalement adopté le premier comme passage transalpin en 1857. Le dernier mot revient bien évidemment au royaume de Sardaigne, puisque d'un point de vue territorial, il s'agit d'un ouvrage strictement sarde à l'origine. Mais, le gouvernement ne peut pas ignorer les recommandations et les objections des autres Etats, puisque la rentabilité du tunnel dépendra en grande partie de leurs trafics. De grands intérêts diplomatiques sont en jeu et l'Etat sarde qui tente tant bien que mal de s'imposer sur la scène internationale dans les années 1850, ne peut pas se permettre de contrarier outre mesure ses partenaires politiques et commerciaux.

Tous les autres projets ne sont pas pour autant abandonnés et l'un menace sérieusement le succès du chemin de fer savoyard : le tunnel ferroviaire du Gothard.

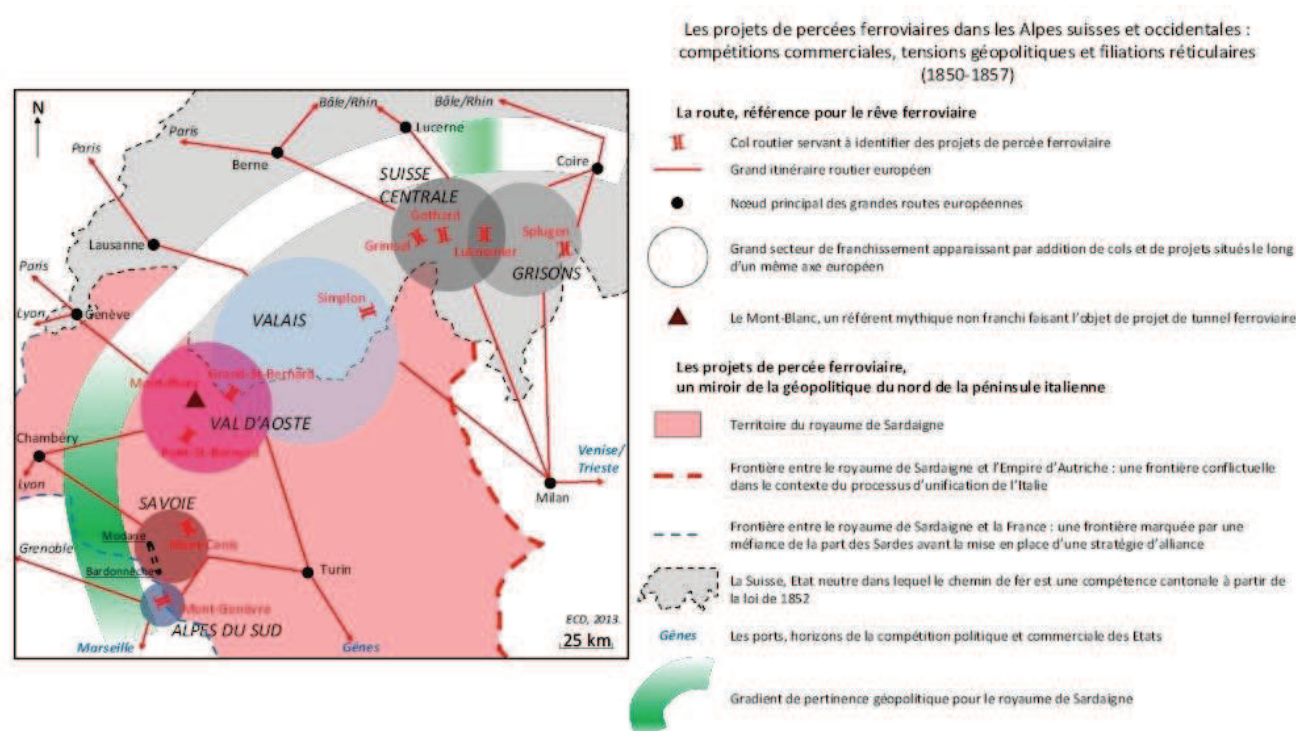


Figure 2. Les projets de percées ferroviaires dans les Alpes suisses et occidentales : compétitions commerciales, tensions géopolitiques et filiations réticulaires (1850-1857), (E. Cottet Dumoulin, août 2013).

¹ B. DEBARBIEUX, « La traversée des Alpes : une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces », *Revue de géographie alpine*, 90-3, 2002, p. 14.

2.1.3.- Le Gothard, le grand rival

L'adoption du projet du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis est loin d'être le fruit d'un consensus entre toutes les puissances européennes. Elle ne met pas un terme aux débats et, bien au contraire, elle ne fait que les attiser. Les Etats allemands, l'Autriche et une grande partie de la Suisse ne trouvent aucun intérêt à ce passage et placent tous leurs espoirs dans le Gothard¹. Ce dernier est, depuis le Moyen-Age, l'axe commercial majeur dans les Alpes et il est donc impossible que le chemin de fer ne l'emprunte pas aussi. Comme pour les autres tunnels, les pourparlers sont longs. Tout commence vraiment le 19 août 1853. Des cantons suisses – Berne, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Lucerne, Nidwald, Obwald, Schwyz, Soleure, Uri – se réunissent à Lucerne pour discuter d'un potentiel tunnel sous le Gothard². La ligne emprunterait un axe nord-sud, passerait par Bâle et déboucherait sur Milan. La réunion n'en reste à ce moment-là qu'au stade de la discussion, même si la majorité des cantons alémaniques lui est favorable pour des raisons géographiques. Les cantons occidentaux sont par contre plus réservés. Les cantons de Genève, de Vaud et du Valais notamment, n'y trouvent pas leur compte. Mais, progressivement la Suisse se couvre d'un dense réseau ferré et la perspective du Gothard devient alors de plus en plus réaliste. Les années 1860 sont pour G. Benz, la « décennie du Gothard ³ ». Il est à noter que le Conseil fédéral reste neutre dans les discussions puisque depuis une loi de 1852, les cantons détiennent la souveraineté en matière ferroviaire. Une nouvelle étape est franchie en février 1866, lorsque le gouvernement italien fait savoir qu'il accorde son soutien au Gothard. Une nouvelle conférence, cette fois-ci internationale, est convoquée par la Suisse en 1869. Elle réunit les cantons helvétiques, l'Italie, la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Grand-Duché de Bade et le Wurtemberg. Une première convention est alors conclue en octobre entre la Suisse et l'Italie. L'Allemagne y adhère au lendemain de son unification en 1871. En effet, pour Bismarck, le nouvel Etat doit être reliée à l'Italie par un chemin de fer ne dépendant entre les deux que d'un pays neutre, la Suisse. Cette convention règle les questions financières et matérielles. Les travaux débutent en 1872, et le tunnel est mis en service dix ans plus tard, l'année où l'Italie se joint à l'alliance défensive formée par l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie⁴.

¹ B. CAIZZI, *Suez e San Gottardo*, Milano, Cisalpino, 1985, 310 p. J.-P. MOREAU, « Les 75 ans du tunnel du Saint-Gothard », *Revue de géographie de Lyon*, n° 33, 1958, p. 71-75.

² M. BARMAN, *Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier*, Neuilly, Imp. du Guiraudet, 1861, 68 p.

³ G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, *op. cit.*, p. 20.

⁴ R. ROMANO, « Introduzione. La ferrovia del San Gottardo tra politica, società, economia e tecnologia » in F. PANZERA, R. ROMANO (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, *op. cit.*, p. 20.

C'est en fait le contexte géopolitique en Europe à partir de 1860 qui permet au projet d'aboutir. Jusqu'à l'unité italienne, pour l'Etat sarde, ce tunnel présente une menace pour celui du Mont-Cenis. Une fois que Milan se retrouve dans le giron italien, le Gothard offre tout son potentiel (figure 2). Il permet d'avoir un axe ferroviaire qui ouvre vers le nord de l'Europe. C'est d'autant plus important qu'avec l'annexion de la Savoie, le nouvel Etat italien ne peut prétendre être le seul propriétaire du tunnel du Mont-Cenis, et donc le maître des Alpes occidentales. Cet axe matérialise également le rapprochement de l'Italie naissante avec la Prusse. En effet, après la proclamation de l'Italie en 1861, C. Cavour, puis, A. La Marmora, envisage sérieusement une alliance avec le chancelier Bismarck contre l'Autriche, et avec l'assentiment de la France. Mais, le projet est repoussé. Un traité secret d'alliance est finalement signé en avril 1866 entre la Prusse et l'Italie. Cette dernière s'engage à déclarer la guerre à l'Autriche en cas de conflit entre la Prusse et l'Autriche, et prévoit en échange le retour de toutes les terres italiennes encore occupées par les Autrichiens. Le traité oblige la Prusse à déclarer la guerre à l'Autriche, ce qui est fait le 17 juin 1866. A l'issue de la guerre, l'Italie récupère alors la Vénétie¹.

Une commission italienne est chargée dans la foulée de rechercher quel est le point des Alpes le plus favorable à l'établissement d'un chemin de fer, puisque l'Italie a désormais récupéré la Lombardie (1861) et la Vénétie (1866). En février 1866, le gouvernement fixe son choix sur le Gothard et le ministre des Travaux publics italiens présente un projet de loi concernant le financement du tunnel². Le Splügen vient en deuxième position et le Lukmanier en troisième³. Pour l'Italie, l'idée d'avoir un passage par la Suisse au statut d'Etat neutre est également séduisante.

La victoire de la Prusse sur la France et l'unification allemande en 1871 sont également des éléments décisifs dans le ralliement allemand au projet. Le nouvel Etat entend encore un peu plus affirmer sa puissance sur la scène économique et politique internationale, et le Gothard est un moyen d'y parvenir, tout en affaiblissant un peu plus la France dont le territoire est marginalisé.

Quant aux Britanniques, qui interviennent en règle générale dans les débats sur les traversées alpines, ils ne soutiennent pas le projet du Gothard. Cette voie serait pourtant la plus rapide vers les Indes. Ce manque d'enthousiasme est en fait à mettre en lien avec la

¹ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine. 1770-1922*, op. cit., p. 157-158.

² Archives fédérales suisses (AFS), Documents diplomatiques, Vol. 2, cahier 6, lettre du ministre d'Italie à Berne, T. Mamiani, au Président de la Confédération helvétique, J. M. Knüsel, 27 février 1866.

³ *Ibidem*, lettre du président du Conseil des ministres d'Italie, La Marmora, au ministre d'Italie à Berne, Mamiani, 21 février 1866.

montée en puissance de la Prusse dans la seconde moitié des années 1860. La Grande-Bretagne comprend parfaitement que ce tunnel, bien que situé sur le territoire suisse, sert fondamentalement les intérêts allemands et ne ferait que renforcer son pouvoir en Europe.

Dans ce contexte, le projet sous le Gothard revêt une forte signification politique. Pour beaucoup d'observateurs, il s'agit avant tout d'un passage allemand, traduisant la suprématie de la Prusse, puis de l'Allemagne, sur la France devenue co-proprétaire du tunnel du Mont-Cenis. C'est, en effet, un concurrent économique de ce dernier¹. Ce chemin de fer est également perçu comme un instrument militaire. En 1870, au moment où les tensions entre les deux pays sont à leur paroxysme, certains tentent d'attirer l'attention sur la menace que fait planer cet axe sur la France : « Avec le Saint-Gothard, la Prusse, soit en vertu d'un accord qui ne serait pas sans précédent, soit par une brusque invasion qui ne pèserait pas beaucoup à sa conscience, peut en quelques heures jeter canons et soldats sur les montagnes de la Suisse et dans les plaines de l'Italie, y attendre la France ou la menacer d'invasion² ». Mais, c'est surtout à la suite de la défaite de la France et des conditions de paix jugées honteuses qui lui sont imposées en 1871, que le Gothard devient l'objet de toutes les angoisses. Il est alors considéré comme une nouvelle façon d'humilier le pays. Ce n'est pas seulement un chemin de fer de commerce, mais un « chemin de fer de conquête³ ». La presse savoyarde – mais aussi française de façon générale – y voit un moyen pour le nouvel Empire de conquérir la Suisse et d'assujettir l'Italie : « C'est l'extension, vers l'Adriatique, de cette pieuvre dévorante qui s'appelle la race germanique⁴ ». Le thème de la pieuvre germanique est d'ailleurs récurrent dans tous les discours de l'époque, quel que soit le sujet.

Toutes ces appréhensions contribuent à relancer les dossiers empoussiérés de certaines traversées ferroviaires alpines. Les projets situés dans un « cône d'intermédiarité⁵ » entre le Gothard et le Mont-Cenis sont alors brandis comme les étendards de la revanche. En France, cela se traduit par un regain d'intérêt pour le Simplon⁶. Ceci est à mettre en lien avec la naissance de tout un courant nationaliste. Ce projet permettrait à la France de contrecarrer l'Allemagne, mais aussi de rétablir le trafic entre la France et Bâle qui passait par l'Alsace-Lorraine désormais perdue. La question revient de façon récurrente au Parlement à partir de

¹ L. HYMANS, *Le Mont-Cenis et le Saint-Gothard*, Verviers, Gilon, 1882, 126 p. A. MARTEAU, *Le chemin de fer du Saint-Gothard et son influence au point de vue des intérêts français*, Paris, Grande Imprimerie, 1882, 40 p.

² E. ANGLADE, *Le Saint-Gothard et le Simplon*, Bruxelles, Imp. de Ch. et A. Vanderauwera, 1870, p. 5.

³ A. ROUVRAY, *Les Chemins de fer des Alpes, Saint-Gothard, Simplon, Lükmanier et Splügen*, Paris, Luthier et compagnie, 1870, p. 9.

⁴ *Courrier des Alpes*, 7 octobre 1871.

⁵ K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines*, op. cit., p. 239.

⁶ G. RICHARD, *La Suisse et la voie ferrée des Alpes. Le Saint-Gothard, le Lukmanier, le Simplon*, Paris, Imp. de P. Dupont, 1870, 14 p.

1870. Des propositions de subventions pour le percement sont faites à plusieurs reprises¹. Un premier projet est présenté devant le Corps législatif par L. Gambetta, le 21 juin 1870. Le projet propose un crédit annuel de 40 millions de Francs pendant dix ans pour la construction de la ligne du Simplon, mais il est laissé de côté durant la guerre contre la Prusse. Le 24 juillet 1873, deux propositions sont faites à nouveau. La première est déposée par Barignon, S. Carnot et le général Billiot, la seconde par Lepère, Gambetta et Chardon. Les deux proposent une subvention de 48 millions de Francs versée en 12 annuités à partir de 1875. Une commission d'enquête les étudie et conclut contre l'entreprise même et contre toute participation financière de la France. Une dernière proposition est faite le 25 novembre 1880, par L. Renault et L. Gambetta. Elle prévoit qu'un crédit de 5 millions de Francs par an pendant 10 ans, soit mis à la disposition du gouvernement français pour servir à la traversée du Simplon et pour compléter la ligne internationale qui relie les chemins de fer français et italiens par les vallées du Rhône et de l'Ossola. Une commission est nommée afin de visiter le site, ainsi que celui du Mont-Blanc, mais cela reste sans suite².

Les dossiers sur le Mont-Blanc réapparaissent également. Plusieurs publications comparent d'ailleurs les avantages potentiels entre les tunnels sous le Mont-Blanc et sous le Simplon³. Dans les années 1870, un rapport de l'ingénieur Lepinay est remis au ministère des Travaux publics. Il souhaite attirer son attention sur l'urgence de la situation : « Le Mont-Blanc est la défense de la France et de la Suisse Romande contre les visées de l'Allemagne et de la Suisse allemande ⁴ ». Mais, une nouvelle fois, le dossier est abandonné.

Les traversées ferroviaires, où qu'elles soient dans les Alpes, sont des instruments de taille dans les stratégies diplomatiques européennes. Les enjeux qui entourent le chemin de fer de la Savoie et son tunnel sont donc à replacer dans la géopolitique de l'époque.

Si les tunnels ferroviaires sont bel et bien des objets politiques, il ne faut pas pour autant en oublier leurs dimensions économiques. Leur raison d'être est aussi commerciale. Ils doivent favoriser les échanges en permettant une meilleure accessibilité aux différents ports européens. D'ailleurs, à ses débuts le chemin de fer est conçu comme le prolongement de la

¹ L.-L. VAUTHIER, *Le Percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France*, Paris, A. Lechevalier, 1874, 88 p.

² G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, op. cit., p. 44-45.

³ A. CHARDON, *Mont-Blanc ou Simplon*, Paris, A. Chaix et Cie, 1880, 29 p. G. CORONA, *Mont-Blanc ou Simplon*, Roma, Capaccini, 1880, 28 p. J. PHILIPPE, *Mont-Blanc ou Simplon ? Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Mont-Blanc au point de vue politique et stratégique : (A ce propos) note sur la prétendue neutralité de la Savoie du Nord*, Paris, A. Chaix, 1880, 28 p. M.-A. LEGER, « Mont-Blanc ou Simplon », *Annales de la société d'agriculture. Histoire naturelle et Arts utiles de Lyon*, t. 4, 1881, p. 167-180.

⁴ ADHS, 4 S 1, lettre de Lepinay au ministre des Travaux publics, 4 juillet 1876.

voie d'eau. Les ports forment donc les horizons à atteindre pour les Etats qui livrent bataille autour des traversées alpines. L'aboutissement d'un projet comme le tunnel du Mont-Cenis constitue une menace d'autant plus importante pour certains Etats, qu'il tendrait à modifier la géographie portuaire à l'échelle de l'Europe.

2.2.- Un chemin de fer qui créerait une nouvelle géographie portuaire

Comme l'a montré B. Debarbieux, la traversée des Alpes est une affaire de longue portée¹. L'essence d'un tunnel ferroviaire n'est pas de simplement connecter deux côtés d'une montagne, elle s'inscrit dans une échelle beaucoup plus vaste. Investir dans un tel projet n'a d'intérêt pour les Etats, que si cela leur permet d'être reliés à la péninsule italienne, et même au-delà, grâce à ses ports. Ces derniers sont bien les débouchés à atteindre par le rail. Les ports sont les portes d'entrée et de sortie d'un territoire impliqué dans l'économie internationale qui se met en place. Chaque projet de tunnel évoqué précédemment permettrait donc une connexion avec un port de commerce particulier. La « guerre des ports » est alors une conséquence de la « guerre des tunnels ».

Les Etats européens ont bien conscience que le percement du tunnel du Mont-Cenis modifierait certainement la géographie portuaire. En effet, il favoriserait clairement Gênes, le plus important port de commerce de l'Etat de Sardaigne. Son intégration au royaume est récente, le Congrès de Vienne (1814) ayant décidé de l'union de l'ancienne République de Gênes avec les Etats de Victor-Emmanuel. Le tunnel du Mont-Cenis lui permettrait de capter une grande partie du commerce en partance ou à destination de la France, de la Suisse occidentale et même de la Grande-Bretagne. Gênes deviendrait ainsi l'*emporio* du grand commerce de l'Inde. La ville en a d'autant plus besoin que son port traverse une grave crise depuis la période de la Restauration sarde. La diminution des droits de douane adoptée en 1846, par le roi Charles-Albert le redynamise quelque peu, mais insuffisamment pour faire face à la concurrence des autres ports de la Méditerranée. Des travaux d'aménagement sont également entrepris à la même époque pour compenser l'étroitesse du port. Les installations sont modernisées et de nouveaux entrepôts sont construits. Un projet de loi est présenté par le ministre C. Cavour le 5 février 1851, qui vise à transférer l'arsenal militaire de Gênes au port

¹ B. DEBARBIEUX, « La traversée des Alpes : une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces », *op. cit.*, p. 3.

de La Spezia, de façon à libérer des espaces pour le commerce¹. Tous ces aménagements sont pensés en lien avec le chemin de fer, qui arrive dans la ville en 1854, puis dans l'embarcadère du port. Les coûts de transport sont donc réduits et les transbordements plus limités. Cette bonne accessibilité – que le tunnel du Mont-Cenis ne ferait que renforcer – lui donne un atout sur le port de Marseille, par exemple. Et Gênes est un port franc, caractère qu'il avait déjà sous l'Ancien Régime génois.

Un chemin de fer à travers la Savoie et les Alpes permettrait donc à Gênes de concurrencer Marseille. Celui-ci est le premier port français. Il est agrandi à la suite de la loi du 5 août 1844 qui autorise la construction du bassin de la Joliette au nord, mais ce nouvel aménagement ne répond que partiellement à la croissance observée de l'activité portuaire. De 1830 à 1847, le trafic passe de 1 374 067 à 2 932 005 tonneaux². De nouveaux bassins sont ajoutés, le Lazaret, l'Arenc et le Napoléon en 1859. Le bassin secondaire du Frioul est alors agrandi. Des docks sont construits en 1863, afin de stocker les marchandises de plus en plus nombreuses. Marseille est la porte vers l'Empire colonial français. Le port est bien connecté à la Suisse occidentale, aux villes rhénanes et surtout au marché français, mais Gênes en étant plus proche de ces territoires grâce au passage savoyard, pourrait détourner son trafic. En effet, on estime que la distance de Genève à Marseille par la voie de Lyon est de 510 kilomètres, tandis que celle de Genève à Gênes par la Savoie n'est que de 450 kilomètres. Certes, le raccourci n'est que de 60 kilomètres, mais les défenseurs du Mont-Cenis estiment que cet avantage représenterait une économie de 6 Francs par tonne³. Le commerce aurait donc tout intérêt à emprunter cet itinéraire. Une partie des Français – les acteurs économiques et politiques marseillais essentiellement – voit donc d'un mauvais œil la réalisation du tunnel du Mont-Cenis, car ce serait « sacrifier l'intérêt français au profit de l'intérêt sarde⁴ ».

Gênes serait également en mesure de prendre l'ascendant sur le port commercial et militaire de Trieste, qui est aux mains de « l'éternelle ennemie », l'Autriche. Ce dernier est le plus important débouché maritime de l'Empire et il est connecté par chemin de fer en 1857 à sa capitale. Il lui permet de s'ouvrir sur l'Orient. Il connaît un essor considérable au XIX^e siècle, en lien avec son statut de port franc.

¹ A. GIUNTINI, « Genova e le ferrovie nel progetto di Cavour », in E. TONIZZI (a cura di), *Cavour e Genova. Economica e Politica*, Genova, De Ferrari, 2011, p. 75-96. M.-S. ROLLANDI, « Navigazione e porto. Progetti e realizzazioni della politica cavouriana », in E. TONIZZI (a cura di), *Cavour e Genova. Economica e Politica*, op. cit., p. 61-74.

² J.-L. BONILLO (dir.), *Marseille ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992, p. 43-48.

³ *Atti della camera dei deputati*, intervention de L.-F. Menabrea, séance du 26 juin 1857.

⁴ *Le Pays. Journal de L'Empire*, 19 mai 1853.

Gênes concurrencerait de la même façon le port autrichien de Venise et celui de Livourne, sur le littoral de la mer Tyrrhénienne, appartenant au Grand-Duché de Toscane, mais soumis à l'influence de l'Autriche.

Un autre port sarde pourrait lui aussi être le grand gagnant d'un chemin de fer à travers la Savoie : Savone. Il a l'avantage d'être moins loin de Turin que Gênes et il est vu aussi comme le port naturel du Piémont. La capitale est à 136 kilomètres de Savone, contre 166 de Gênes. La ligne savoyarde est considérée comme le complément indispensable de la ligne projetée entre Turin et Savone (elle ne sera pourtant ouverte qu'en 1874). Genève par le Mont-Cenis serait à 465 km du port ligure, contre 529 de Marseille¹. En 1856, la Chambre royale de Commerce de Turin soutient cette idée².

Enfin, Brindisi connaîtrait une toute autre destinée grâce au tunnel du Mont-Cenis, en devenant le port de la Malle des Indes. Le positionnement serait d'autant plus intéressant que l'on pense à construire le canal de Suez. A partir de son ouverture en 1869, les enjeux autour des tunnels ferroviaires alpins prennent une dimension nouvelle.

Mais, la Méditerranée n'est pas l'unique horizon à atteindre. Les ports situés au nord de l'Europe sont également des parties prenantes du choix des traversées alpines. Les ports de Boulogne, Dunkerque et Calais soutiennent ouvertement un passage sous le Mont-Blanc au moment où l'ouverture du Gothard concurrence le Mont-Cenis³. Si la France ne réplique pas à ce moment-là, elle perdra tout son trafic, et ce sont les ports de Belgique, Gand, Anvers et Bruges, qui deviendront les débouchés du nord, et non plus les ports français. C'est d'ailleurs au début des années 1880 que l'Etat français entreprend de grands travaux dans les ports de Boulogne, Dunkerque et Calais dans le cadre du plan Freycinet adopté par la loi du 17 juillet 1879⁴. La capacité des ports du nord de la France à faire face à la concurrence est d'autant plus capitale, que des financiers envisagent de creuser aussi un tunnel sous la Manche pour connecter directement l'Angleterre à l'Europe continentale⁵.

Le chemin de fer en Savoie, grâce à son tunnel ferroviaire, serait donc en mesure de créer de nouveaux flux remettant en cause des ordres établis antérieurement.

¹ ADHS, 4 S 81, rapport sur le chemin de fer de Turin à la Méditerranée et le port de Savone, non daté mais antérieur à 1857.

² *Ibidem*, délibérations de la Chambre Royale de Commerce de Turin, séance du 5 juin 1856.

³ AD, sous-direction des affaires consulaires 479, délibérations de la Chambre de commerce de Calais, 7 mai 1881.

⁴ Y. GONJO, « Le plan Freycinet, 1878-1882 : un aspect de la grande dépression économique en France », *Revue historique*, tome CCXLVII, juillet-septembre 1972, p. 41-86.

⁵ L. BONNAUD, *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions*, Paris, Hachette, 1994, 389 p.

Pour les Etats et les métropoles qui participent officiellement ou officieusement à cette « guerre des tunnels » susceptible de modifier la géographie portuaire européenne, un chemin de fer en Savoie n'a d'intérêt, ou ne représente une menace, que s'il traverse de part en part le territoire. C'est la transfrontalièrité qui est recherchée ou crainte.

A l'échelle du royaume de Sardaigne, ce chemin de fer revêt un enjeu supplémentaire. En effet, il doit surtout assurer la continuité territoriale.

3.- Les atouts d'un chemin de fer en Savoie pour le royaume de Sardaigne

A l'échelle intermédiaire, entre la Savoie et l'Europe, le royaume de Sardaigne entend lui aussi tirer profit de ce chemin de fer à travers la Savoie. Un début de modernisation du pays – principalement de la province du Piémont – s'opère sous le règne du roi Charles-Albert, dans les années 1840, et la construction de cette nouvelle voie de communication trouve une place de premier choix au sein de ce programme. Le chemin de fer, en Savoie comme ailleurs, doit, à en croire C. Cavour en 1846, transformer économiquement et moralement les peuples d'Italie¹. Il s'agit tout d'abord de combler – ou du moins d'essayer de combler – le retard de l'économie sarde sur celles des grandes puissances industrielles. Et surtout, il s'agit d'utiliser le rail comme trait d'union entre des populations qui doivent à terme former une nation italienne.

3.1.- Un atout pour le développement économique du Piémont

Dans la première moitié du XIXe siècle, le royaume de Sardaigne, est avec le royaume Lombard-Vénitien, le leader économique de la péninsule italienne. Son poids démographique est certes faible à l'échelle de cette dernière, puisqu'en 1841, il compte 3,9 millions d'habitants, contre 8,1 pour les Deux-Siciles (4,6 millions pour la Lombardie-Vénétie), mais ses activités agricoles et industrielles croissent grâce à l'intervention de l'Etat, qui modernise les structures d'exploitation et d'encadrement². Mais, à l'intérieur du royaume, toutes les provinces n'ont pas les mêmes atouts. C'est le Piémont qui fait figure de poumon économique du royaume de Sardaigne et l'Etat souhaite que ce rôle lui soit attribué à une échelle plus vaste. Le chemin de fer à travers la Savoie semble être un moyen d'y parvenir. En effet, il permettrait de renforcer considérablement les contacts du Piémont avec l'ouest de l'Europe. Sa capitale serait, grâce à un tunnel sous les Alpes, reliée directement et beaucoup plus facilement à la principale ville industrielle française, Lyon, ainsi qu'à Paris. L'établissement de cette voie de communication est indispensable pour le gouvernement sarde en raison des

¹ C. CAVOUR, *Des chemins de fer en Italie*, Paris, Imp. de Plon frères, 1846, 36 p.

² G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922*, *op.cit.*, p.73.

liens commerciaux et industriels qui unissent les deux côtés des Alpes. En effet, les trois quarts des importations et les deux tiers des exportations du Piémont se font déjà avec la France dans les années 1850, et la suppression des ruptures de charge et des transbordements ne feraient qu'accroître le phénomène.

Le négoce agricole piémontais serait le premier bénéficiaire de cette nouvelle voie de communication par le Mont-Cenis. Dans les années 1830-1840, la province est alors essentiellement tournée vers la riziculture localisée dans la plaine du Pô. La production connaît à cette époque, une forte croissance en lien avec l'augmentation des surfaces cultivées et surtout avec le développement de l'irrigation permis par la politique interventionniste du roi Charles-Albert. Le riz est l'un des produits principaux que le Piémont expédie en France. Un rapport présenté à la Chambre des députés à Turin le 20 avril 1853, expose l'avantage qui résulterait d'un chemin de fer à travers la Savoie pour ce commerce. La province exporte alors 76 000 tonnes de riz par an. Sur ces 76 000 tonnes, seulement 12 000, soit un peu plus d'un sixième, sont expédiées de l'autre côté des Alpes par la route du Mont-Cenis. Le reste est transporté par la mer, entre Gênes et Marseille. Les quatre cinquième du riz piémontais qui est consommé en France, est alors vendu sur le marché de Lyon. Or, si le Mont-Cenis est percé, il évitera de faire une course de 300 à 400 kilomètres en plus, pour aller directement sur le marché principal de la France. Le chemin de fer diminuera les frais d'exportation de 400 000 Francs en faveur des producteurs piémontais¹. Il permettra en plus de lutter contre le riz américain peu cher, qui arrive facilement en Europe et qui commence à abonder sur le marché. De la même façon, les exportations de bestiaux, de céréales, de fruits et de chanvre trouveront de nouveaux débouchés en direction de Genève et de la France. Enfin, le rapport présenté croit fermement que les exportations des vins piémontais à l'étranger, en Angleterre et en Suisse, pourraient augmenter. Ceci constituerait par ailleurs une menace sérieuse pour les vins savoyards.

L'Etat sarde, soutenu par l'aristocratie foncière, ambitionne alors de faire passer l'agriculture piémontaise d'une spécialisation régionale à une spécialisation internationale grâce au chemin de fer.

L'industrie du Piémont est l'autre secteur économique à croire aux vertus de ce chemin de fer. Cette province, comme le reste du royaume de Sardaigne et de l'Italie, peine dans les années 1840, à amorcer un développement dans ce domaine. Elle n'est pas en mesure de rivaliser avec les grandes régions industrielles européennes. Le chemin de fer serait alors

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 11 mai 1853.

pour le Piémont le moyen de dynamiser son industrie balbutiante tournée essentiellement vers le textile. La région autour de la ville de Biella, au nord-ouest de Novare, pourrait exporter plus facilement la laine, le coton et la soie vers la France. Le commerce de la soie grège serait également dynamisé, d'autant plus que le roi Charles-Albert a aboli l'interdiction de son exportation. Dans le sens inverse, les fabriques lyonnaises, qui constituent le principal débouché de ces industries, viendraient plus souvent s'approvisionner en Piémont¹.

Un chemin de fer à travers les Alpes aurait encore pour le royaume sarde de multiples avantages. Ces derniers sont énumérés dans les publications et par les députés à la Chambre en 1852, lorsque ces derniers discutent du projet de loi pour la construction d'un chemin de fer de Turin à Suse. A cette occasion, la nécessité de prolonger les rails par-delà les Alpes est évoquée. Il en ressort par exemple, qu'en raison de la réduction du temps de parcours, la quantité de courriers échangée entre les deux côtés de la montagne pourrait croître. Les revenus de la poste augmenteraient alors de plus de 100 000 Francs par an. Le tunnel ferroviaire permettrait également de faire des économies sur le transport militaire ou encore sur l'acheminement des sels et des tabacs, deux monopoles royaux. Enfin, les frais d'entretien de la route du Mont-Cenis baisseraient en raison de sa moindre utilisation. Le tunnel du Mont-Cenis serait donc une affaire intéressante pour les finances publiques. L.-F. Menabrea conclut sur l'absolue nécessité pour l'Etat sarde de lancer une politique de grands travaux publics centrée sur les chemins de fer en général, et sur le tunnel du Mont-Cenis en particulier. Cette action volontariste permettrait selon lui, de sortir de la crise financière que le pays traverse depuis 1848².

En fait, le chemin de fer est vu comme l'accompagnateur des grandes mesures prises en faveur du commerce par le roi Charles-Albert. Le régime protectionniste sarde est démantelé progressivement³. Entre 1835 et 1842, de nombreux produits bénéficient d'une diminution des droits de douane comme le fer, la houille, le sucre et les textiles. En 1842, un code du commerce est promulgué. Des accords commerciaux sont conclus à partir de l'année suivante avec les Etats italiens et les pays européens.

Tout comme les Savoyards, le gouvernement sarde est persuadé des effets d'entraînement positif du chemin de fer sur l'économie du territoire. Il est donc essentiel qu'il prenne part au grand mouvement qui se prépare dans toute l'Europe et qu'il se donne les moyens de rivaliser avec les grands Etats. Il ne peut pas rester à la traîne de la France, de

¹ P. PENET, *Réseau de chemin de fer entre la France, l'Italie et la Suisse*, Lyon, 1852, 32 p.

² *Atti della camera dei deputati*, séance du 15 mai 1852.

³ A. SCIROCCO, *L'Italia del Risorgimento, 1800-1871*, op. cit., p. 164-167.

l'Autriche et des Etats allemands. A partir de 1844, l'Etat sarde esquisse les grandes orientations ferroviaires du royaume. Il entend se doter d'un réseau dense dont la Savoie pour beaucoup, doit faire partie au grand bénéfice de Turin. Comme C. Cavour le développe dans son article « Des chemins de fer en Italie » paru en 1846, la ligne de Turin à la Savoie doit même devenir la tête du système des chemins de fer italiens vers la France, l'Angleterre, l'Espagne, la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas et les bords du Rhin. Et vers cette tête de ligne doivent converger les voies italiennes depuis Gênes, Venise, Milan, Bologne, Plaisance, Modène, Naples, Brindisi et la région de Calabre. Ce vaste réseau de chemins de fer permettra alors à l'Italie de « reconquérir la brillante position commerciale, qu'elle a occupée pendant tout le moyen âge ¹ ». Même l'Autriche sera ainsi obligée de recourir aux chemins de fer italiens pour ses liaisons avec la France ou l'Espagne. Turin sera dans ce schéma le point de communication obligé entre l'Italie et l'ouest de l'Europe et acquerra une prédominance économique – et de fait politique – sur les autres villes de la péninsule. C. Cavour s'extasie donc dans son article sur le pouvoir d'attraction que ce chemin de fer offrira à Turin qui deviendra une « ville européenne [...] et le point d'union du nord et du midi, le lieu où tous les peuples de race germanique et de ceux de race latine viendront faire un échange de produits et de lumières, échange dont profitera surtout la nation piémontaise, qui participe déjà aux qualités des deux races. Admirable perspective ! Magnifique destinée que Turin devra à la politique éclairée des rois auxquels elle sert depuis des siècles de fidèle capitale ! ² ».

Derrière les bienfaits économiques que C. Cavour prêtent au chemin de fer, se cachent en fait des enjeux politiques fondamentaux pour un royaume de Sardaigne qui aspire à devenir le pilier d'un futur royaume d'Italie.

3.2.- Un instrument de l'unité italienne

Le chemin de fer est envisagé comme un instrument de la continuité territoriale à l'échelle du royaume. En effet, il est l'instrument permettant l'union matérielle des provinces de chaque côté des Alpes. Il éviterait ainsi que la Savoie ne regarde trop en direction de la France. A plus petite échelle, le chemin de fer est aussi une pièce dans le jeu de construction de l'unité italienne. Il doit, comme les autres lignes de la péninsule, favoriser l'union des peuples et contribuer, à terme, à l'édification de la nation italienne. Mais si, officiellement,

¹ C. CAVOUR, *Des chemins de fer en Italie*, op. cit., p 29.

² *Ibidem*, p. 9-10.

cette unification doit se faire dans la paix, par la libre-volonté de tous les Etats italiens, officieusement, la guerre n'est pas exclue. Dans ce cas, le chemin de fer aurait un tout autre rôle à jouer. Il deviendrait un atout militaire.

3.2.1.- Unir le berceau des rois à la capitale

Le chemin de fer est une œuvre d'avenir, pleine de promesses pour le royaume sarde, et celui de la Savoie porte un destin tout particulier. Il apparaît comme le moyen d'unir la province savoyarde qui s'estime mise à l'écart, au reste du royaume et à l'Italie. Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis serait en fait un gage d'union entre les deux parties du royaume. Pour l'Etat sarde, il permettrait d'éloigner les menaces séparatistes qui apparaissent de l'autre côté des Alpes à partir de 1848. Le député d'Aiguebelle, L. Brunier, dont nous avons déjà parlé, estime, même s'il ne s'en réjouit pas vraiment, que « ce chemin de fer de Turin à Chambéry liera intimement la Savoie et l'Italie et que les chances et motifs pour la réunion à la France diminueront dans une grande proportion ¹ ». Le tunnel est en fait perçu comme un moyen d'éviter que les Savoyards favorables à un rattachement de leur territoire à la France ne deviennent plus nombreux. Le chemin de fer est censé permettre la conservation de l'unité du royaume de Sardaigne que la nature lui conteste. Cette union est considérée comme essentielle au maintien de l'équilibre politique, à la fois en Savoie et dans le royaume. Ainsi, pour L.-F. Menabrea, avec ce tunnel, « d'un côté la Savoie conserve sa nationalité par le maintien de son antique union avec le Piémont, de l'autre le Piémont y trouve des garanties d'indépendance. [...] l'indépendance de ces provinces n'est assurée qu'autant que le drapeau de l'Italie flotte au-delà des Alpes ; le jour où l'étranger quel qu'il soit, français ou germain, couronnera la cime de ces montagnes, ce jour-là dis-je, effacera le dernier vestige de l'indépendance italienne ² ». La Savoie est finalement vue comme un rempart, voire comme une zone tampon. Ce chemin de fer ne relève donc pas d'une simple préoccupation de province, mais d'un réel intérêt national.

La promesse du rail en Savoie est également une façon de calmer le mécontentement croissant des Savoyards. C. Cavour écrit ainsi à l'avocat libéral chambérien, J.-J. Rey, en 1854 : « je suis certain que si jamais la Savoie et le Piémont sont reliés par des liens de fer non interrompus, la Savoie ne maudira plus le ministre qui aura eu le bonheur d'initier cette

¹ L. BRUNIER, *La Savoie en 1848*, op. cit., p. 20.

² *Atti della camera dei eeputati*, intervention de L.-F. Menabrea, 15 mai 1852.

sublime entreprise ¹». Dans les années 1848-1857, le discours officiel que tient l'Etat sarde en direction de la Savoie et du Piémont, est que ce futur chemin de fer porte la preuve de l'attachement fort du royaume sarde à sa province de Savoie.

Cette voie de communication serait dans le même temps pour l'Etat sarde, un outil de contrôle du territoire. La Savoie a toujours été un territoire de frontière, oscillant entre France et Italie, et soumis aux influences étrangères. Cela inquiète Turin et son appartenance au royaume de Sardaigne est sur certains aspects fragiles. L'épisode des Voraces, la vague révolutionnaire de 1848, même si elle n'a pas touché la Savoie, ont marqué les esprits. Un chemin de fer permettrait un meilleur contrôle militaire. En cas de troubles dans la province, les forces de police et l'armée seraient envoyées plus rapidement. L'Etat aurait aussi plus souvent un œil sur les autorités locales. Si sous la Restauration sarde, l'administration turinoise a cherché à les contrôler, cela s'est relâché avec les réformes entreprises par le roi Charles-Albert. Un gouverneur, installé dans l'ancien château des ducs de Savoie, fait figure d'intermédiaire entre le gouvernement et les administrations locales. Selon A. Palluel-Guillard et G. Ratti, seuls les deux premiers, Joseph-Gabaleone Andezeno, comte de Salmour (gouverneur de 1815 à 1830), et Jean-Baptiste d'Oncieu de la Bâtie (gouverneur de 1830 à 1832), jouent un rôle important et arrivent à exercer une véritable influence au niveau local. Leurs successeurs, tous piémontais, ne s'intègrent pas et se bornent à la défense de la raison d'Etat². Les gouverneurs disparaissent avec les réformes de C. Cavour en 1853. Les autorités locales prennent alors davantage d'initiatives. Pour le gouvernement, une plus grande proximité grâce au tunnel, éviterait qu'elles ne prennent trop de libertés. En cas de problème, des troupes pourraient rapidement être envoyées en Savoie. L'idée d'utiliser le chemin de fer comme un moyen de relier les différentes parties d'un royaume pour mieux le contrôler n'est pas spécifique à la Sardaigne. L'Autriche fait de même en connectant sa capitale à la Hongrie, aux villes anciennement polonaises de Cracovie et Lemberg, ainsi qu'à la Lombardie et à la Vénétie.

Le chemin de fer est donc un moyen d'affirmation de l'Etat sur la scène intérieure. Il permettrait de renforcer le centralisme turinois. C'est une manière classique à l'époque de concevoir le chemin de fer. La France élabore son programme de chemin de fer en 1842, en faisant partir toutes les lignes de la capitale, renforçant ainsi le centralisme parisien.

¹ Lettre de C. Cavour à J.-J. Rey, 25 juin 1854, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

² A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle, op.cit.*, p. 87.

3.2.2.- Une union matérielle et morale des Etats italiens par le rail

Même si les chemins de fer sardes, et italiens en général, apparaissent comme un gage de prospérité économique pour leurs Etats, ils sont surtout conçus dans une optique politique. Pour les élites pro-unitaires, les frontières qui séparent les différents territoires de la péninsule italienne doivent être franchies. Quel que soit leur statut, Etats indépendants, possessions autrichiennes, ou Etats en apparence autonomes mais sous l'influence de l'Autriche, tous ont des intérêts communs qui les lient. Ils sont complémentaires. C'est pourquoi, ces territoires doivent davantage échanger, communiquer et regarder dans la même direction. A l'époque où le chemin de fer est considéré comme le symbole du progrès, de la modernité et de la liberté, il ne peut être que l'outil de cette union des peuples italiens.

C. Cavour, est le plus grand promoteur de l'unité italienne par le chemin de fer. En 1846, dans son article « Des chemins de fer en Italie », il écrit avec de grandes envolées lyriques, un véritable hymne en faveur du rail et de son futur rôle d'unificateur de l'Italie : « Les chemins de fer s'étendront sans interruption depuis les Alpes jusqu'à la Sicile, et ils feront disparaître les obstacles et les distances qui séparent les habitants de l'Italie et qui les empêchent de former une seule et grande nation ¹ ». Il commence par y faire l'éloge de la technique, puis dresse un état des lignes italiennes déjà construites et évoque les projets ferroviaires, dont celui du tunnel du Mont-Cenis. C. Cavour affirme ensuite que les nations – et plus particulièrement la nation italienne – ont tout à gagner en misant sur ce nouveau moyen de transport : « les chemins de fer seront plus qu'un moyen de s'enrichir, ils seront une arme puissante, à l'aide de laquelle elles [les nations] parviendront à triompher des forces retardatrices qui les retiennent dans un état funeste d'enfance industrielle et politique ». C'est surtout du point de vue politique que le chemin de fer a selon lui, un grand rôle à jouer. Il mettra en contact les différents peuples italiens qui en échangeant se trouveraient des intérêts communs. Les populations qui s'ignoraient jusque-là, ou pire se détestaient, seront obligées de communiquer. Une confiance mutuelle naîtrait ainsi, à la fois entre les différents Etats italiens, mais aussi entre les peuples et leurs souverains. Les premiers reconnaissants aux seconds de leur avoir apporté le progrès, se laisseraient guider sur la voie de l'unification. Les peuples ne verraient alors plus dans les révolutions le moyen de parvenir à l'unité. C. Cavour considère en effet, que les mouvements révolutionnaires de 1820-1821 dans le royaume des Deux-Siciles et en Piémont, et de 1831 en Italie centrale, ont en fait détourné les gouvernements de l'idée d'émancipation italienne car ces derniers étaient trop occupés à

¹ C. CAVOUR, *Des chemins de fer en Italie*, op.cit., p. 24.

défendre leur pouvoir. Pour C. Cavour, l'émancipation des peuples sera la conséquence nécessaire des progrès de la civilisation chrétienne matérialisée par le chemin de fer. Il faut préciser ici que C. Cavour s'est inspiré pour construire son argumentaire, comme il le reconnaît lui-même, d'un ouvrage de C.-I. Petitti. Ce dernier, ancien membre du conseil d'Etat du roi Charles-Albert (en 1831), co-fondateur avec C. Cavour de l'Association agraire de Turin, puis sénateur de 1848 à 1850, a publié en 1845 en Suisse, un ouvrage conséquent sur les chemins de fer à construire en Italie et sur leurs enjeux politiques et économiques¹.

Quoiqu'il en soit, C. Cavour n'expose pas dans son article de plan concret pour parvenir à cette union des peuples italiens. Il ne se prononce pas sur le modèle politique que doit prendre cette unité, même si l'Italie qu'il projette ressemble à une confédération d'Etats italiens. Il reste suffisamment vague et ambigu pour contenter le maximum de personnes. Mais, il est clair que le Piémont apparaît dans sa démonstration, comme le cœur du futur réseau italien et donc comme le centre de la future Italie. C. Cavour fait effectivement de la monarchie sarde la première dynastie italienne et explique que dans l'avenir elle sera appelée à de plus hautes destinées. Son article est publié en français, dans la *Revue nouvelle* de Genève. Cavour ne s'adresse donc pas uniquement aux Italiens. Ce projet ambitieux doit avoir un écho national, mais aussi international. L'objectif est d'attirer l'attention des puissances étrangères sur l'ambition de l'Italie et sur son réveil. Cet article fait grand bruit à sa sortie. C. Cavour l'a envoyé tout d'abord à la *Revue des deux mondes* à Paris, mais le directeur M. Buloz refuse de le faire paraître, car il a peur que cela contrarie ses relations en Lombardie². L'Autriche comprend parfaitement le message délivré par C. Cavour. La thèse défendue par ce dernier effraie aussi le gouvernement sarde, au point que le roi Charles-Albert pense un temps à exiler son auteur, qui est pour lui « l'homme le plus dangereux du royaume »³. En revanche, le chemin de fer est dès lors considéré par les partisans libéraux modérés de l'unité comme l'instrument du grand bouleversement politique tant attendu.

3.3.2.- Un outil militaire pour réaliser l'unité

Cette émancipation des peuples d'Italie grâce au chemin de fer n'exclut pas une prise d'armes. Dans ce cas de figure, le chemin de fer aurait aussi un rôle à jouer. Il deviendrait un instrument militaire dans les mains du royaume de Sardaigne.

¹ C.-I. PETITTI, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Capolago, Tipographia Helvetica, 1846, 652 p.

² P. MATTER, *Cavour et l'unité italienne. Avant 1848*, Paris, F. Alcan, 1922, p. 259.

³ M. PALEOLOGUE, *Un grand réaliste : Cavour*, Paris, Plon-Nourrit, 1929, p. 48.

Si, officiellement, les élites libérales pro-unitaires à l'image de C. Cavour, nient que les chemins de fer projetés à travers le royaume soient aussi conçus dans une optique militaire, dans les faits ils le sont. Une ligne vers les possessions autrichiennes de Lombardie, tout comme des voies ferrées à travers la Savoie, seraient stratégiques en cas de guerre. Dans les années 1840-1850, l'Etat de Sardaigne à la recherche d'alliés, tente en fait de se rapprocher successivement de l'Autriche et de la France. Il entretient des rapports complexes avec ces deux Etats, fait à la fois de rapprochements et d'éloignements. Des voies ferrées entre Turin et Milan d'un côté, et entre Turin et Lyon par la Savoie de l'autre, seraient des outils de coopération militaire. Dans le cas où la Savoie serait menacée par la France, les Autrichiens pourraient venir au secours du royaume de Sardaigne grâce au chemin de fer. A l'inverse, en cas de menace autrichienne, les Français acheminés par le rail, pourraient secourir les Sardes¹. Mais, une ligne reliant le Piémont aux possessions autrichiennes ne fait pas l'unanimité. Elle pourrait constituer également une menace. Ainsi, en 1852, le Savoyard J.-J. Rey, ardent partisan de C. Cavour, attire l'attention de ce dernier sur ce point : « L'établissement des chemins de fer qui relie la Lombardie [...] permettront aux armées d'Autriche de venir en train de plaisir jusqu'au pied des Alpes !² ».

Malgré cette menace, le gouvernement sarde envisage de relier son futur réseau ferré avec celui du royaume autrichien dès les années 1845-1846. Une ligne connecterait Turin à la Lombardie. Mais, les divers jeux politiques auxquels se mêlent les jeux des financiers, expliquent que la liaison transfrontalière ne soit ouverte qu'en 1859³. Parmi les désaccords entre Turin et Vienne qui bloquent l'avancée du projet, l'un porte sur les enjeux militaires du tracé. Le gouvernement sarde souhaiterait joindre Novare à Milan par Buffalora sur la rivière du Tessin qui forme la frontière entre le Piémont et la Lombardie, et par Magenta. Ce tracé exige en fait peu de travaux sur le territoire sarde. Les Autrichiens quant à eux, préféreraient relier Turin à Milan en traversant le Tessin plus au sud de façon à traverser Pavie où ils ont une forteresse⁴. En cas de guerre avec l'Italie, ce tracé aurait deux avantages. Situé à proximité d'une place d'armes, il permettrait d'un côté aux Autrichiens d'envoyer plus rapidement des troupes par le chemin de fer. Et, d'un autre côté, en cas d'attaque italienne par le rail, l'armée serait en mesure de bloquer leur avancée. Une convention est finalement

¹ ROUEN, « Chemin de fer du Mont-Cenis », *Journal des chemins de fer*, Turin, Imp. Royale, 20 avril 1850, p. 7.

² Lettre de J.-J. Rey à C. Cavour, 23 juin 1852, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

³ Les jeux politiques et financiers qui entourent cette liaison transfrontalière seront développés dans le chapitre 3.

⁴ AD, Mémoires et documents : Sardaigne 27, rapport du légat de France en Piémont au ministre des affaires étrangères Drouyn de Lhuys, 12 février 1854.

conclue à Vienne le 19 juin 1856 entre les deux Etats, pour le raccordement de leurs lignes de chemin de fer. La jonction doit se faire à Buffalora¹. Les relations moins tendues entre Vienne et Turin à ce moment-là, permettent au gouvernement sarde d'imposer ses vues. L'intérêt de ce chemin de fer est certes commercial, puisqu'il doit renforcer les échanges entre le royaume sarde et les provinces italiennes sous domination autrichienne, mais il est surtout un instrument militaire. En effet, en cas de guerre contre l'Autriche, il permettrait de transporter les troupes sardes, et éventuellement françaises, jusqu'en Lombardie.

Parallèlement, le royaume de Sardaigne se rapproche aussi de la France. Le tunnel du Mont-Cenis matérialise cette volonté d'alliance. Lors de la discussion du projet de loi pour la construction de la ligne de Turin à Suse en mai 1852, le député libéral modéré d'Arona, L. Torelli met bien en avant le rôle militaire que peut jouer ce chemin de fer connecté avec celui de la Savoie : « Maintenant, en nous limitant aux cas probables, je placerai parmi eux celui d'une guerre avec nos voisins de l'Est, ou pour parler plus clairement avec les Autrichiens, en ayant pour amie la France. Dans ce cas, il n'y a pas de plus belle ligne que celle du Mont-Cenis. [...] On ne peut pas imaginer meilleure forteresse puisqu'il nous mettra en communication avec la France. [...] Ainsi en peu de temps les Français pourraient nous envoyer en chemin de fer 80 000 hommes. On ne pourrait pas imaginer une idée plus admirable du point de vue stratégique² ». Le tunnel ferroviaire a donc clairement un destin militaire lorsqu'il est envisagé. La loi sur le percement du Mont-Cenis est finalement ratifiée le 15 août 1857, après des années de pourparlers. Il faut noter la concomitance de cette signature avec un fait survenu quelques mois plutôt. En mars 1857, les relations diplomatiques entre Turin et Vienne sont rompues, rendant la perspective d'une nouvelle guerre plus réelle. D'ailleurs, si le projet d'un percement sous le Simplon est écarté par la Sardaigne en 1858, c'est qu'en cas de guerre contre l'Autriche, cette ligne ne permettrait pas d'acheminer dans le Piémont des secours venant de son allié français.

La date de mise en exploitation du chemin de fer entre le Piémont et la Lombardie n'est pas non plus un hasard. La ligne de Novare au Tessin est ouverte le 18 octobre 1858, tout comme la ligne de Milan à Magenta de l'autre côté de la frontière. La connexion entre les deux est effective le 1^{er} juin 1859, soit un jour seulement avant que les Français franchissent le Tessin lors de la deuxième guerre d'indépendance. Le chemin de fer est donc bien envisagé comme un outil logistique au service des armées. Pour les tacticiens militaires, il est un

¹ A. SCHRAM, *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century*, Cambridge, Cambridge university press, 1997, p. 35.

² *Atti della camera dei deputati*, session du 13 mai 1852.

moyen de faire manœuvrer plus facilement et plus rapidement les troupes et le matériel de guerre.

Ce rôle lui est dévolu pour la première fois en 1849, lors de « la première guerre d'indépendance » entre la Sardaigne et l'Autriche. Les Autrichiens utilisent alors la ligne de 60 kilomètres entre Vicence et Mestre pour acheminer le matériel et les soldats. Les Sardes quant à eux acheminent les troupes par le court tronçon Turin-Moncalieri-Trofarello¹.

Le chemin de fer en Savoie trouve donc toute sa place dans le projet unitaire sarde. Il est envisagé comme l'instrument permettant de libérer le territoire de la présence étrangère.

Dans son plan de modernisation du royaume, l'Etat sarde accorde une place de choix aux chemins de fer et en particulier à celui de la Savoie. Outil du progrès économique, social, culturel, moral et politique, il doit permettre à la Sardaigne, pays « suiveur », de s'affirmer sur la scène internationale. Grâce à lui, l'économie du pays sera la première d'Italie et pourra rivaliser avec celles des autres Etats européens par le biais d'une spécialisation des productions agricoles et industrielles. Mais, c'est surtout en termes politiques que les effets les plus bénéfiques sont attendus. En connectant les deux côtés des Alpes, il permettra un meilleur contrôle du territoire savoyard. La centralité turinoise sera renforcée, à l'échelle du royaume, mais aussi à l'échelle de toute l'Italie. Le chemin de fer permettra d'unir les différentes parties de la péninsule autour d'un leader, le Piémont.

¹ S. MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, p. 42. A. SCHRAM, *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century*, op. cit., p. 17.

Le chemin de fer en Savoie tel qu'il est imaginé est un objet éminemment stratégique. De très gros espoirs reposent sur lui. A grande échelle, il doit apporter la prospérité aux populations savoyardes et leur permettre de participer davantage à la vie économique et politique de leur royaume. A petite échelle, il est considéré comme un outil géostratégique susceptible de remettre en cause les rapports de force établis entre les puissances européennes. C'est pourquoi il cristallise les tensions diplomatiques et commerciales en Europe pendant une grande partie du XIXe siècle. A l'échelle intermédiaire enfin, le chemin de fer serait la voix d'affirmation de la nation sarde, puis italienne. Le chemin de fer permettrait à l'Etat de Sardaigne de jouer des rivalités entre les puissances qui l'entourent, la France et l'Autriche, pour affermir sa position. Il est conçu comme un instrument politique et militaire de l'unité italienne.

Mais, tous ces rôles qu'on entend lui faire jouer ne sont pas forcément compatibles. Pour les Savoyards, si ce chemin de fer doit impérativement se connecter aux réseaux voisins, il faut aussi qu'il desserve le territoire. La ligne entre la France et l'Italie représente une colonne vertébrale sur laquelle se grefferont d'autres chemins de fer locaux. La lecture n'est pas la même pour le royaume de Sardaigne ni pour les autres Etats européens qui se sentent concernés par ce chemin de fer. C'est uniquement le franchissement des Alpes qui les intéresse. Le territoire savoyard est alors un axe de transit. Son chemin de fer à travers le Mont-Cenis constitue la colonne vertébrale d'un réseau national – pour l'Etat de Sardaigne – et d'un réseau européen.

Si le chemin de fer en Savoie est bel et bien un objet profondément politique, il n'en demeure pas moins qu'il reste aussi un objet industriel. Ceci nous amène alors à considérer toute la question de sa réalisation matérielle.

Chapitre 2

Genèse entrepreneuriale et financière d'une aventure politique calculée

L'Etat de Sardaigne est incontestablement le premier acteur intéressé par la mise en place d'un chemin de fer en Savoie, pour les diverses raisons évoquées précédemment. Cela amène à questionner sa place dans la planification, le financement et la réalisation des lignes sur ce territoire entre les années 1830 et l'annexion de la Savoie à la France.

Si le roi Charles-Albert accorde son appui officiel à la première construction ferroviaire en Savoie, ce n'est pas l'Etat qui en est à l'origine. L'initiative revient en fait à des particuliers habitant en Savoie qui fondent en 1839, la Compagnie Savoyarde. Ils établissent une ligne de chemin de fer hippomobile entre Chambéry et le lac du Bourget. Cette entreprise connaît rapidement l'échec, mais a néanmoins le mérite, de faire de la Savoie la première terre d'expérimentation du chemin de fer dans le royaume.

Puis, lorsque le rail devient une réelle préoccupation de l'Etat sous le règne de Victor-Emmanuel II, les finances royales grevées par la première guerre d'indépendance ne lui permettent pas d'investir dans une telle infrastructure¹. Suivant les exemples anglais et français, l'Etat sarde se tourne alors vers les capitaux privés. Une compagnie composée d'actionnaires majoritairement étrangers au royaume et de grands noms de la finance internationale obtient alors, en 1853, la concession d'une ligne stratégique traversant la Savoie et devant se connecter à Lyon, à Genève et au Piémont.

Mais, moins bien structurée et gérée que les compagnies françaises face auxquelles elle a d'ailleurs du mal à s'imposer au sujet du raccordement de leurs réseaux, confrontée aux agissements douteux et spéculatifs de son président, le banquier Charles Laffitte, et aux soubresauts de la diplomatie internationale, cette société peine à tenir ses engagements.

Bien que la taille de leurs réalisations ne soit pas comparable, puisque la Compagnie Savoyarde construit une voie ferrée longue de 8 kilomètres alors que la Compagnie Victor-Emmanuel établit, elle, une ligne d'un peu plus de 100 kilomètres, il existe un certain nombre de points communs entre les deux entreprises. Les initiatives viennent de personnes fortunées ou maîtrisant les réseaux leur permettant de trouver des capitaux, adeptes du libéralisme économique et intimement convaincues que le rail est l'outil de leur prospérité, s'il est pensé dans une logique transfrontalière. Surtout, ces deux entreprises bénéficient d'une façon ou d'une autre, du soutien et de l'aide de l'Etat sarde.

¹ C. BIASE, *Il Problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena, Società tip. Modenese, 1940, 198 p. G. BINELLO, *Le Ferrovie piemontese del Risorgimento*, Torino, G. Giappichelli Editore, 1940, 136 p. A. GUINTINI, « La creazione della rete ferroviaria italiana preunitaria. Vincoli economici, politici e tecnologici », in E. GODOLI, M. COZZI (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo, Flaccovio, 2004, p. 13-27.

1.- Un chemin de fer au service d'un axe ancien de Chambéry à Lyon

En 1837, le premier projet de chemin de fer voit le jour en Savoie. Porté par des notables savoyards, il se concrétise en 1839, avec la constitution de la « Compagnie du service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur, de Chambéry à Lyon et vis-versa » ou Compagnie Savoyarde. Le rail s'inscrit donc ici d'emblée dans un système de transports intermodal à vocation internationale. Les enjeux de la mise en place d'un réseau de voies de communication cohérent et rapide entre la Savoie et les espaces avec lesquels elle échange à cette époque, sont parfaitement compris par l'élite économique locale, mais le passage de la théorie à la pratique s'avère compliqué. Les administrateurs de la société, bien qu'habitues à investir, sont novices en matière de chemin de fer et ne parviennent pas à faire fonctionner convenablement leur entreprise technologique.

1.1.- La Compagnie Savoyarde, reflet de l'esprit d'entreprise des notables locaux

La société de transport fondée en Savoie témoigne du dynamisme entrepreneurial dont les notables locaux font preuve à la fin des années 1830. Gagnés par les idées libérales, ceux qui, jusque-là, ont bâti leur fortune sur la terre, se tournent désormais aussi vers les entreprises industrielles. Parmi ces dernières, c'est le chemin de fer qui constitue, à leurs yeux, l'affaire la plus lucrative. Le chemin de fer est une opportunité d'investissement avant d'être un mode de transport en soi.

1.1.1.- Un renouvellement de l'axe Chambéry-Lyon par le rail et la navigation

Au début du XIXe siècle, les échanges entre la Savoie et Lyon se font essentiellement par la route. L'itinéraire principal passe dans l'avant-pays savoyard par le massif de la Chartreuse en empruntant le tunnel des Echelles dont la construction a été lancée par Napoléon Ier et qui a été inauguré en 1820. Le Rhône constitue également une voie de communication potentiellement intéressante depuis Lyon, mais sa remontée est délicate et

nécessite des bœufs pour remorquer les embarcations. Cependant, les possibilités offertes par cet itinéraire commercial, poussent une société de navigation lyonnaise fondée par Claude Perret, à tenter une expérience sur la partie supérieure du fleuve en octobre 1837. Grâce à un bateau d'un tout nouveau type, doté d'un moteur fonctionnant à la vapeur, un équipage réussit à remonter le fleuve, à entrer dans le lac du Bourget par le canal de Savières, et à atteindre le port de Puer aménagé depuis 1783-1785, sur la commune d'Aix-les-Bains¹. Mais, le passage du canal nécessite tout de même le tractage du bateau par sept paires de bœufs². La société imite en fait, les expériences qui sont réalisées depuis une dizaine d'années sur le Rhône. Déjà en 1822, un Américain, Morton, a remonté le fleuve avec son bateau à vapeur, puis c'est au tour du Lyonnais Dubost, des frères Bourdon et de Marc Seguin en 1827³. La remontée du canal de Savières en bateau à vapeur est alors une première en 1837.

Si le succès de la société de navigation lyonnaise est en demi-teinte, elle constitue tout de même une performance technique et encourage les initiatives destinées à développer l'axe Lyon-Savoie par le Rhône. En effet, l'expérience attire immédiatement l'attention de notables chambériens qui entendent bien instaurer un trafic de marchandises et de voyageurs sur cet itinéraire permettant de contourner le massif de la Chartreuse et d'éviter la route difficile des Echelles. Ainsi, le 8 décembre 1837, deux banquiers chambériens, B. Duclos et A. Crusillat, demandent au gouvernement sarde le monopole de la navigation à vapeur sur le lac et sur la partie savoyarde du Rhône. Ils réclament également l'exemption de tout droit de navigation sur le Bourget⁴. Pour que le parcours soit encore plus rapide vers le cœur de la Savoie, ils souhaitent aussi obtenir la concession d'un chemin de fer à voie unique de Chambéry au lac du Bourget. En plus du gain de temps, ce nouveau moyen de transport permettrait l'acheminement de plus grandes quantités de marchandises. Afin de rendre leur projet plus attractif aux yeux du gouvernement sarde, les deux banquiers s'engagent à faire le transport « de tout ce qui pourrait se rattacher au service des armées du roi »⁵. En effet, en cas de guerre contre la France, le matériel et surtout les hommes, pourraient selon eux être acheminés par le

¹ G. FRIEH-GIRAUD, *La navigation sur le lac du Bourget. Des origines à nos jours*, Aix-les-Bains, Gwel, 2002, 118 p.

² M.-J. ARNAUD-BERTHELEMY, *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle*, Chambéry, Mémoires et documents de la société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, 1988, p. 10.

³ J.-M. COMBE, B. ESCUDIE, J. PAYEN, *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Lyon, CNRS, 1991, p. 49-58. M. LAFERRERE, *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine des Techniques et des Entreprises*, Paris, Presses universitaires de France, 1960, p. 272-273.

⁴ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre d'A. Crusillat au ministre de l'Intérieur, 8 décembre 1837.

⁵ ADS, 1 FS 3656, copie de la supplique adressée par B. Duclos et A. Crusillat au ministre de l'Intérieur, 8 décembre 1837.

rail et les bateaux. En réalité, si un conflit éclatait, cela ne présenterait aucun intérêt. Une contre-attaque ou une invasion sarde par le lac du Bourget resterait en effet douteuse. Quoiqu'il en soit, ce système de transport est clairement présenté dès le début, comme un outil militaire. Le 23 décembre 1837, le roi Charles-Albert, tout en se montrant intéressé par le projet, refuse de leur accorder le monopole de la navigation et surtout l'exemption de tous les droits qui priverait l'Etat d'une rentrée d'argent, somme toute limitée¹.

Lors des premières propositions, le chemin de fer n'est donc pas envisagé en Savoie comme un mode de transport indépendant. Il est pensé comme un complément à la navigation, comme un outil au sein d'un système intermodal. Il est également intéressant de noter que la toute première tentative de chemin de fer en Savoie provient de personnalités étrangères à ce domaine industriel. Les deux banquiers n'ont aucune compétence dans le domaine des transports et supposent, comme beaucoup d'autres personnes qui se lancent dans la même aventure à l'époque, que leur connaissance de la finance suffira pour gérer convenablement l'entreprise de nature capitaliste. Le chemin de fer est donc ici un investissement comme un autre.

Peu de temps après la requête de B. Duclos et A. Crusillat, en mars 1838, C. Perret, encouragé par son expérience de 1837, constitue la compagnie de bateaux à vapeur sur le Rhône supérieur avec le baron Blanc, propriétaire des soieries de Faverges en Savoie, et réclame lui aussi le droit d'établir un chemin de fer jusqu'à Aix-les-Bains². Ce spécialiste de la chimie qui a ouvert en 1822, à Perrache, une usine de fabrication d'acide sulfurique entrant dans la composition des colorants utilisés dans l'industrie textile, entend bien utiliser la combinaison du bateau à vapeur et du rail pour exporter son produit vers le Piémont³. Son projet s'inscrit donc à une autre échelle. L'horizon de l'itinéraire envisagé n'est plus Chambéry, mais Turin et Milan. La Savoie dans ce projet devient un territoire à traverser et non pas à desservir. Sa demande est rejetée pour deux raisons. D'une part, la Savoie n'a rien à y gagner puisque le chemin de fer ne serait pas construit pour son territoire, et d'autre part il est impensable pour le gouvernement sarde qu'un tel itinéraire soit sous le contrôle de la métropole lyonnaise.

¹ F. ARESE, *Cavour e le strade ferrate (1839-1850), con documenti inediti*, Milano, Edizioni Amici del Museo del Risorgimento, 1953, p. 13.

² M.-J. ARNAUD-BERTHELEMY, *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle, op. cit.*, p. 12.

³ P. CAYEZ, *L'industrialisation lyonnaise au XIXe siècle : du grand commerce à la grande industrie*, Lille, service de reproduction des thèses de l'université de Lille III, 1979, p. 400. M. LAFERRERE, « La concentration industrielle lyonnaise. 1. Saint-Fons », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 36, n° 2, 1961, p. 180.

Le bruit court également en Savoie à cette époque qu'une autre société à la tête de laquelle figurerait la maison Rothschild, veut elle aussi exploiter la navigation sur le lac et établir un chemin de fer du Bourget à Chambéry¹. Cette rumeur tient en partie au fait que beaucoup de concepteurs de projets élaborés en France dans les années 1830, cherchent à obtenir le soutien du grand banquier parisien². Il est donc possible que parmi ceux qui s'intéressent à un itinéraire par la Savoie, certains se soient rapprochés, sans succès, des Rothschild³. Quoiqu'il en soit, ce nouveau moyen de transport combiné à la navigation, semble plein de promesses, et les Savoyards, ainsi que le gouvernement de Turin, craignent que les Français s'emparent d'un axe de communication appelé à devenir stratégique entre la France et le Piémont. Cette peur est d'autant plus présente que l'itinéraire Lyon-Chambéry semble également offrir une autre possibilité aux Français. A terme, il pourrait être rattaché à la ligne française en projet de Grenoble à Valence, puis de là à Marseille⁴. C'est ici une liaison France-France à travers la Savoie, mais dominée par les Lyonnais, qui est esquissée. Dans tous les plans proposés, le chemin de fer n'est jamais pensé comme un petit projet local mené par quelques hommes riches et influents qui souhaitent accomplir un exploit, mais comme un véritable système d'infrastructures et de services s'inscrivant dans un ensemble ferroviaire beaucoup plus vaste, dépassant les frontières. Le chemin de fer, industrie de réseau, modèle et dépasse les espaces particuliers.

Si les propositions chambériennes et lyonnaises précédentes sont rejetées, l'idée n'est pas pour autant abandonnée. Le projet des banquiers chambériens est repris avec l'aide d'autres notables locaux qui lui donnent des bases plus solides en augmentant le capital et en accueillant de nouveaux actionnaires⁵. Le 10 juillet 1838, est ainsi constituée à Chambéry « la Compagnie du service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur de Chambéry à Lyon et vis-versa ». En plus de B. Duclos et A. Crusillat, la société est composée de notables locaux, le marquis Pantaléon Costa de Beauregard, le comte Raoul Costa de Beauregard, le marquis Ernest Salteur de la Serraz, le baron Antoine Gardon de Calamand, Camille Cuillerie-Dupont,

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre de l'intendant général de Savoie au ministre de l'Intérieur, 30 juin 1838.

² L. BERGERON, *Les Rothschild et les autres gloires des banquiers*, Paris, Perrin, 1991, 201 p. J. BOUVIER, *Les Rothschild*, Bruxelles, Ed. Complexe, 1992, 343 p.

³ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 1. Des origines à 1848*, Genève, Droz, 1965. *La banque en France au XIXe siècle, recherches historiques*, Genève, Paris, Droz, 1970, 286 p.

⁴ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre de l'intendant général de Savoie au ministre de l'Intérieur, 30 juin 1838.

⁵ ADS, 1 FS 3656, « Projet présenté à sa Majesté par une société de capitalistes formée à Chambéry et à Turin, ayant pour objet l'ouverture d'un chemin de fer à une voie et successivement d'un canal de navigation partant de Chambéry aboutissant au lac du Bourget de là à Lyon par le Rhône, au moyen de bateaux à vapeur », 10 juillet 1838.

le comte Viallet de Montbel et de Joseph-Eugène Chabert, un ingénieur civil d'origine grenobloise, mais naturalisé sarde. Parmi eux, se trouvent les notables les plus influents de Chambéry et de ses environs. Pantaléon Costa de Beauregard est écuyer du roi Charles-Albert. Il est aussi un des plus riches propriétaires de la région : son domaine à la Motte-Servolex s'étend sur plus de 42 hectares. Parallèlement, il est membre de l'Académie de Savoie et, agronome de son temps, s'intéresse aux progrès des sciences en lien avec l'agriculture¹. Sa fortune, son aura et la réputation de sa famille lui permettent d'être un des administrateurs du Conseil général de la ville de Chambéry, jouant ainsi également un rôle politique non négligeable, d'autant plus que son frère Raoul, est lui aussi membre du même conseil. Le marquis Salteur de la Serraz est également un grand propriétaire foncier. Camille Cuillerie-Dupont est quant à lui un riche bourgeois d'origine grenobloise, ancien directeur des Postes de l'Adriatique. Il a épousé la fille du baron Garnier d'Allonsier qui était intendant du Faucigny avant la révolution, et est devenu le syndic de Cognin. Il est membre de la Chambre de commerce et d'agriculture de Chambéry². Enfin, le baron Gardon de Calamand est né à Grenoble, mais est d'origine savoyarde. Il a épousé une Française, Marie-Elisabeth Chovet de la Chance en 1837. Il est syndic de la commune savoyarde de Laissaud où il possède un château³.

Par l'intermédiaire de ces personnalités locales, la société tente d'obtenir l'appui de la ville de Chambéry en lui assurant que son projet fera de la capitale de la province « l'entrepôt unique de commerce de l'Italie, du Piémont, de la France et de la Suisse ⁴ ». Ce système de communication – chemin de fer et navigation – aurait, selon eux, un effet d'entraînement sur l'économie locale. Les productions agricoles et les matériaux savoyards, tels les fers et les ardoises pourraient être exportés plus facilement et en plus grandes quantités vers leur principal débouché, Lyon. Les coûts de transport moins élevés que par la route les rendraient plus compétitifs. En plus de connaître une croissance économique génératrice d'emplois et de richesses, la ville de Chambéry s'en trouverait transformée dans sa physionomie même. Des constructions s'établiraient assurément près du point de départ du chemin de fer que la société souhaite implanter dans le quartier du Verney où se situe depuis le début du XIXe siècle la

¹ R. NAZ, « Le marquis Pantaléon Costa de Beauregard (1806-1864) », *Revue de Savoie*, 1^{er} trimestre 1949, p. 61-65.

² P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, Milan Feltrinelli, 1961, p. 45.

³ G. CHAIX D'EST-ANGE, *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle*, Evreux, Imp. Charles Hérissey, 1929, t. 20, p. 152.

⁴ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre de Joseph-Eugène Chabert aux syndics et au Conseil général de la ville de Chambéry, 30 avril 1838.

promenade favorite des Chambériens¹. Comme partout ailleurs à l'époque, les entrepreneurs savoyards croient fermement dans le pouvoir de création d'activités économiques nouvelles du chemin de fer. A les croire, en peu de temps, des commerces, des hôtels pour les voyageurs et des habitations pour les populations aisées verraient le jour autour de l'embarcadère². Habilement, la compagnie va aussi dans le sens des édiles car la ville de Chambéry souhaite justement s'étendre à l'est, en direction du quartier du Verney. Les notables savoyards sont donc persuadés des effets structurants du nouveau mode de transport sur leur territoire³. En contrepartie de ces futurs bienfaits, la société demande à la municipalité de participer au financement des bâtiments nécessaires à l'exploitation et de lui céder des terrains dans le quartier du Verney⁴. Malgré ces promesses, les autorités restent prudentes. Elles soutiennent le projet, envisagent de mettre des terrains à disposition, mais refusent d'apporter une aide financière⁵. Chambéry vit du transport routier et redoute l'arrivée de ce concurrent de la route royale. En effet, la ville abrite sept entreprises de transport et quatorze services journaliers réguliers la relient à Lyon et à Genève. Le fait que parmi les membres du conseil d'administration de la ville se trouvent les Costa de Beauregard, fondateurs de la Compagnie du service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur, et qui ont une grande influence sur les autres membres, explique que le projet ne soit pas immédiatement rejeté.

Ce dernier est finalement soumis au gouvernement sarde. Une commission royale est chargée de l'étudier. Afin de le rendre plus crédible, elle impose à la société de souscrire au préalable 700 des 1 200 actions qui doivent composer son capital⁶. Les souscripteurs ne se pressent pas immédiatement, ce qui témoigne de la prise de risques portée par cette nouvelle entreprise industrielle sur laquelle personne n'a de recul en Savoie, comme ailleurs. La compagnie est finalement autorisée par lettres-patentes du roi Charles-Albert le 3 novembre 1838, et prend le nom de Compagnie Savoyarde⁷. Si l'on en croit la correspondance qu'entretient Pantaléon Costa de Beauregard avec Camille Cuillerie-Dupont, le roi semble avoir un réel intérêt pour ce chemin de fer, le premier dans son royaume⁸.

¹ C. SORREL (dir.), *Histoire de Chambéry*, Toulouse, Privat, 1992, p. 158.

² AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre des membres de la société aux syndics de la ville de Chambéry, 18 novembre 1838.

³ La question des effets structurants du chemin de fer sur le territoire sera approfondie dans le chapitre 8.

⁴ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, lettre de Joseph-Eugène Chabert aux syndics et au Conseil général de la ville de Chambéry, 30 avril 1838.

⁵ *Ibidem*, extrait du registre de délibérations du Conseil général d'administration de la ville de Chambéry, 1^{er} mai 1838.

⁶ *Ibidem*, procès-verbal de la commission royale, 28 juillet 1838

⁷ ADS, 1 FS 2500, lettres-patentes du roi Charles-Albert, 3 novembre 1838

⁸ Lettres de P. Costa de Beauregard à C. Cuillerie-Dupont, 1839, dans P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

La société anonyme prévue au capital de 1 200 000 Livres réparti en 1 200 actions de 1 000 Livres chacune, est autorisée pour une durée de 90 ans. La totalité du capital doit être souscrite avant le 10 février 1839. Les lettres-patentes imposent que le conseil d'administration soit composé en majorité de sujets sardes et que son président le soit également. Le but est d'éviter toute mainmise française sur l'entreprise. Cette dernière dispose de dix-huit mois pour construire la ligne de chemin de fer. Elle obtient le privilège exclusif du transport de marchandises et de voyageurs. Ainsi, aucun autre nouveau service régulier par terre ne pourra être accordé du Bourget à Chambéry et *vice versa*. De la même façon, « aucun bateau à vapeur ou barque chargée de marchandises ou de voyageurs ne pourra aborder dans le périmètre de 500 toises accordé à la société sur les bords du lac en circonférence à droite et à gauche du débouché de son canal ¹ ». La compagnie se voit ainsi protégée de toute concurrence sur le sol savoyard. Elle cherche également à l'être aussi sur les eaux. Ainsi, afin d'éviter une concurrence ruineuse avec la compagnie lyonnaise de C. Perret qui jusque-là exploitait seule la navigation du Haut-Rhône, les dirigeants de la Compagnie Savoyarde décident de trouver avec elle un compromis. Un accord est signé entre les deux entreprises le 27 octobre 1839, qui travaillent désormais en partenariat. Elles mettent en commun leurs bateaux et partagent les bénéfices, les pertes et les frais divers². La Compagnie Savoyarde conserve de son côté l'entière propriété de la voie ferrée et l'exploite seule. Cette association semble être, au moment de la signature, une bonne affaire pour la Compagnie Savoyarde qui pense hériter par cet accord d'un personnel compétent dans le domaine de la navigation.

L'entreprise qui voit alors le jour en Savoie est en fait innovante pour l'époque. Elle entend, grâce à la combinaison rail-navigation, faire du territoire savoyard un axe commercial de première importance entre le Piémont et la France. Pourtant, il est fréquent dans la première moitié du XIXe siècle, d'opposer ces deux modes de transport. En effet en France, beaucoup d'économistes et d'ingénieurs considèrent que le chemin de fer et la navigation ne peuvent qu'être en concurrence. D'un côté, les partisans de ce dernier mode de transport arguent que les frais d'entretien d'un chemin de fer sont très élevés et que les marchandises volumineuses et lourdes peuvent plus facilement être transportées par bateau que par wagons. A l'inverse, les défenseurs du chemin de fer mettent en avant la rapidité de ce nouveau mode de transport et insistent sur l'interruption fréquente de la navigation l'hiver. D'autres encore,

¹ ADS, 1 FS 2500, lettres-patentes du roi Charles-Albert, 3 novembre 1838

² ADS 29 F 7, rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyardes à ses actionnaires, non daté, mais probablement du 12 novembre 1839.

comme les ingénieurs français E. Clapeyron, G. Lamé, E. Flachat et S. Flachat, pensent que l'un n'exclut pas l'autre et qu'au contraire le réseau de transport idéal repose sur le fonctionnement conjoint de la voie navigable et du rail. La première doit se charger des matières premières et la seconde des produits de plus grande valeur. Les deux modes de transport ne sont ainsi plus concurrents, mais complémentaires¹. C'est de cette façon que les fondateurs de la Compagnie Savoyarde voient les choses en 1839. En effet, dans le projet approuvé par le gouvernement sarde, la compagnie s'engage à établir un chemin de fer, mais aussi un canal de navigation en parallèle, entre Chambéry et le lac du Bourget. L'objectif de ce canal n'est pas clairement défini dans les sources, mais il s'agit probablement de doubler grâce à lui, la capacité de transport de l'axe allant du Bourget à Chambéry. Mais, l'idée d'un doublement est très vite oubliée. La construction d'un canal est une entreprise qui nécessite de gros moyens financiers et matériels, et la Compagnie Savoyarde ne les possède pas. Elle se concentre donc sur le rail. Quoiqu'il en soit, chemin de fer et navigation ne s'opposent pas en Savoie. Ils sont dépendants l'un de l'autre et fonctionnent l'un à la suite de l'autre. L'axe de communication qui est établi entre la Savoie et Lyon dans les premières années de la décennie 1840, repose sur un système intermodal de transports innovant qui n'a pas d'équivalent à l'époque en France ni dans le royaume de Sardaigne.

1.1.2.- Les actionnaires, le reflet des notabilités de l'époque

Les fondateurs de la Compagnie Savoyarde multiplient les démarches auprès de l'élite économique savoyarde, turinoise, milanaise et française afin de trouver les derniers souscripteurs comme le prévoit les lettres-patentes du 3 novembre 1838. Mais, cela s'avère plus compliqué que prévu. Sur les 1 200 actions prévues au départ, seulement 754 sont souscrites (tableau 1).

¹ E. CLAPEYRON, G. LAME, E. FLACHAT, S. FLACHAT, *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, Paris, Imp. de Everat, 1832, p. 75-90.

Tableau 1. Etat nominatifs des premiers actionnaires de la Compagnie Savoyarde au 10 février 1839.¹

Nom et prénom des actionnaires	Titre	Résidence	Profession	Nombre d'actions
Ailloud (née Morin)		Chambéry	rentière	3
Ailloud Pierre		Chambéry	procureur au Sénat de Savoie	1
Anglesio Joseph		Turin	négociant	1
Anglesio Paul		Turin	négociant	1
Avena George		Turin	propriétaire	2
Avogadro de Colombiano Ferdinand	comte	Turin	major général	2
Balbian de Vial	comte	Turin	propriétaire	8
Baldi	chevalier	Turin	major de cavalerie	10
Balegno Canale di Carpeneto	chevalier	Turin		3
Barricalu Angelo		Turin	négociant	2
Bataglione		Turin	avocat	1
Bebert Victor		Chambéry	notaire royal	1
Benso de Cavour Camille	comte	Turin	propriétaire	20
Berton de Sambuy Calixte	chevalier	Turin	capitaine de cavalerie	1
Berton de Sambuy Emile	chevalier	Turin	colonel d'artillerie	5
Besuchet G.		Chambéry	commissionnaire-chargeur	5
Bigotti	chevalier	Turin		8
Birago de Vische		Turin	major général	3
Bognier Pierre-Marie		Turin	Propriétaire	3
Bonnafous Mathieu	chevalier	Turin		5
Borani Joseph et fils		Turin	orfèvres du roi	10
Borbonese	chevalier	Turin		1
Bouglé		Paris	propriétaire rentier	1
Bouvier		Chambéry	curé de Lémenc	5
Boyl de Putifigari		Turin	gentilhomme de la chambre du roi	1
Bricherasio Emmanuel	chevalier	Turin	capitaine de cavalerie	1
Brun Joseph		Turin		1
Burdin Martin et Cie		Chambéry	pépiniériste	2
Cantano Antoine-Charles	baron	Turin	propriétaire	5
Capré de Megève	comte	Chambéry	lieutenant général	6
Castelli Jean		Turin	propriétaire	7
Chabert Joseph-Eugène		Paris	ingénieur	20
Coller	comte	Turin		1

¹ Cet état a été dressé à partir du rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde du 12 novembre 1839 (ADS, 29 F 7) et de la liste établie par P. Guichonnet dans son ouvrage *Cavour agronomo e uomo d'affari*, *op. cit.*

Costa de Beauregard Eugène	comte	Chambéry	propriétaire	5
Costa de Beauregard Pantaléon	marquis	Chambéry	écuyer et gentilhomme de la Chambre du roi	21
Costa de Beauregard Raoul	comte	Chambéry	propriétaire	10
Crusillat		Chambéry	banquier	5
Cuillerie-Dupont Camille		Chambéry	propriétaire	85
de Birague	chevalier	Turin	propriétaire rentier	3
de Castagnetto	chevalier	Turin	surintendant du patrimoine privé du roi	10
de Chabran Hector		Turin		10
de Greffié	comte	Turin		4
De la Galisserie		Paris	propriétaire	8
de Martigny Fanny	baronne	Versailles		1
de Massingy	comte	Alexandrie	capitaine d'Etat major	10
de Pamparato Louis	comte	Turin		1
de Saint Georges	marquis	Turin	lieutenant général des Gardes du Corps du roi	5
de Saint Germain Raymond	marquis	Turin		3
de Salins Louis	chevalier	Chambéry	capitaine du génie	5
de Santa Rosa Pierre	comte	Turin	propriétaire	8
de Sonnaz (née Graneri)	comtesse	Turin		1
Denina Vincent		Turin	quartier maître de cavalerie	3
Duclos fils		Chambéry	négociant	1
Dupont J. fils		Paris		10
Duport	baron	Turin	propriétaire	21
Dupuy Alphonse		Turin	secrétaire de la reine Marie-Christine	1
Durasso G.	marquis	Turin	propriétaire rentier	2
Fabre François		Turin	propriétaire	1
Faletti de Barol	marquise	Turin	propriétaire	3
Ferreri Camille		Turin	banquier	10
Ferreri Jean-Baptiste		Turin	banquier	10
Ferro Louis		Turin		5
Franchi Louis	comte	Turin	propriétaire rentier	5
Franklin-Martin		Turin	négociant	1
Gabet Jacques-Louis		Turin	chef de division au ministère de la Guerre	5
Galli et Brambilla Marelli		Milan	commissionnaires	30
Galvagno		Turin	avocat	5
Gardon de Calamand	comte	Chambéry	propriétaire	10
Genin Félix		Turin	employé de la compagnie	2
Gerbaix de Sonnaz	comte	Turin	grand veneur de sa majesté	1
Gerbaix de Sonnaz Charles-Albert	chevalier	Turin	page du roi	1

Gerbaix de Sonnaz Maurice	comte	Turin	lieutenant de cavalerie	1
Grandi Jean-François		Turin	avocat	1
Hébert		Paris	propriétaire	2
Jaillet de St Cergues	comte	Chambéry	sénateur	2
Joubert		Paris	agent de change	10
Lacroix Jean-Baptiste		Chambéry	propriétaire	1
Lancia Victor		Turin	négociant	1
Laroche (née Béné)		Chambéry	rentière	1
Legros		Paris	propriétaire rentier	2
Lomaglio Michel		Turin	lieutenant de cavalerie	2
Longue Joseph		Chambéry		1
Lotteri		Milan	concessionnaires	4
Marchetti Bonaventure		Turin	propriétaire	5
Marelli		Milan		6
Martin Raymond de Saint Germain	marquise	Turin		3
Mestrallet Ch.		Turin	commissionnaire	20
Morozzo della Rocca	chevalier	Turin	capitaine d'Etat-major	1
Nigra frères et fils		Turin	banquiers	17
Orsi	chevalier	Moûtiers	Intendant de la province de Tarentaise	3
Petit Martin (veuve)		Turin		8
Ponzio di Vaglia	chevalier	Turin		2
Prat	chevalier	Turin		1
Prever Alexis		Turin	négociant	2
Rendu	chevalier	Chambéry	chanoine	4
Richard Joseph		Chambéry	propriétaire	5
Robioglio Pierre		Les Echelles	brigadier dans les carabiniers royaux	3
Rossetti Charles		Turin		1
Salteur de la Serraz Ernest		Chambéry	gentilhomme de la chambre du roi	11
Saroldi (veuve)		Turin	propriétaire	40
Scatti di Casaleggio	marquis	Turin	capitaine d'Etat-major	1
Scozia de Caillano	chevalier	Turin		5
Signorette Dominique		Turin	notaire	1
Sonnaz d'Habère Hyppolite	comte	Turin	général	5
Valesco Cajetano		Turin		1
Verney	chevalier	Chambéry	négociant	1
Viallet de Montbel	comte	Chambéry	sénateur	95
Villa Faletti	comtesse	Turin		5
Villette de Chevron	baron	Turin	lieutenant général	4
Volanti Marguerite (née Mussa)		Turin	rentière	8

Le profil des actionnaires reflète assez peu le caractère transfrontalier du système de transport dans lequel ils investissent. Sur les 110 actionnaires de 1839, 25 résident à Chambéry, 1 à Moûtiers, 1 aux Echelles, 72 à Turin, 3 à Milan, 1 à Alexandrie, 6 à Paris et 1 à Versailles. Il n'y a donc que sept Français, mais aucun Lyonnais parmi les actionnaires, puisque la Compagnie Savoyarde est vue depuis Lyon comme une concurrente des entreprises de navigation et de roulage en activité dans la ville et dans lesquelles ils préfèrent investir.

Si l'on considère le nombre d'actions souscrites au moment de la fondation de la compagnie, il apparaît aussi que la majorité du capital de l'entreprise est détenue par des sujets sardes. En revanche, la Compagnie Savoyarde n'en a que le nom puisque ce sont les Piémontais qui détiennent le plus grands nombre d'actions, 368 contre 292 pour les Savoyards. Paris et Versailles en possèdent 54 et Milan 40. Les fondateurs ne sont pas obligatoirement les plus gros actionnaires. Si Viallet de Montbel possède 95 titres et Cuillerie-Dupont 85, Crusillat n'en détient que 5 et Duclos qu'une seule. Les deux hommes à l'origine du projet – Crusillat et Duclos – apparaissent comme des apporteurs qui n'avaient pas les moyens à eux seuls de construire une telle entreprise. Ensemble, les membres fondateurs détiennent 238 actions soit 31,5 % du capital. La répartition du capital évolue très probablement dans les années qui suivent, mais nous ne connaissons pas les modalités de cette évolution, car seule cette liste d'actionnaires a été conservée.

De façon générale, il s'agit d'individus appartenant à l'aristocratie ou à la bourgeoisie de robe et d'affaires. La valeur élevée de l'action – 1 000 Livres – réduit le cercle des investisseurs. Beaucoup sont des propriétaires fonciers plus habitués à acheter des terres agricoles que des actions dans l'industrie. En effet, la plupart des actionnaires sont novices en matière de chemin de fer. Seules quelques personnes possèdent des actions dans d'autres compagnies ferroviaires à l'image de P. Costa de Beauregard et C. Cavour qui sont tous deux actionnaires de la Compagnie d'Orléans¹.

Beaucoup d'actionnaires occupent également des postes de haut grade dans l'armée ou sont au service de la maison royale. Le roi Charles-Albert devient d'ailleurs lui-même actionnaire de la Compagnie Savoyarde quelques temps après sa création. Il semble posséder une cinquantaine d'actions en 1841, ce qui au-delà de l'investissement, porte un soutien politique fort au projet².

¹ Lettre de C. Cavour à Blanc, Colin et Cie, 25 août 1838, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

² Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 2 janvier 1841, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

Il est à noter que des femmes souscrivent également au capital. Fanny de Martigny par exemple, reçoit une action du capital de la compagnie en cadeau de la part de sa mère, la baronne de Martigny. Le présent se veut original et moderne. Cela témoigne de la fascination qu'exerce le chemin de fer sur les membres de l'aristocratie.

Globalement, les actionnaires gravitent tous dans les mêmes cercles. Les fondateurs de la société font jouer leurs réseaux pour les trouver. Ce sont parfois des membres de la même famille qui investissent dans l'affaire, comme les Costa de Beauregard, les Ailloud, les Anglesio, les Berton de Sambuy, les Ferreri ou les Gerbaix de Sonnaz. Les stratégies matrimoniales permettent également de trouver des actionnaires. Certains mariages expliquent ainsi en partie la présence des Français dans l'affaire. En effet, les trois frères Costa de Beauregard ont épousé des jeunes femmes dont les familles sont françaises. Pantaléon est marié depuis 1834 à Marthe de Saint-George de Vêrac, petite-fille de la vicomtesse de Noailles. Raoul a épousé Laure de Moyria-Châtillon et Eugène est marié à une femme originaire de Seyssel dans l'Ain, Jeanne Passerat de Silans. Les Savoyards sont fréquemment en relation avec la France où ils possèdent des biens et concluent des affaires. Leurs contacts sont nombreux à Paris. Ils tissent également des liens avec l'autre côté des Alpes, avec les milieux financiers de Turin et de Milan restée proche du Piémont malgré son passage sous la domination autrichienne en 1815. Ces relations sont bancaires et commerciales. Les productions agricoles des propriétaires terriens sont échangées de part et d'autre des Alpes.

Les actionnaires sont également approchés par l'intermédiaire des cercles amicaux. C. Cavour est contacté par P. Costa de Beauregard, son ami de jeunesse avec qui il partage son attachement pour la terre, et par Louis de Salins¹. D'autres gravitent dans les mêmes cercles professionnels, que ce soit l'armée ou le service de la maison du roi.

Enfin, les banques assurent aussi le rôle d'intermédiaire auprès des actionnaires potentiels en même temps qu'elles consentent des prêts à la Compagnie Savoyarde. Les établissements Crusillat de Chambéry, Nigra et fils de Turin, Mestrallet de Turin, la maison Cottien de Paris acceptent d'être les banques de la société savoyarde tout comme la maison Blanc, Colin et Compagnie qui lui ouvre un crédit de 20 000 Livres². Le banquier parisien de C. Cavour, G. Odier, est également chargé par son client, de faire valoir les actions de la

¹ P. GUICHONNET, « Cavour et la Savoie. Lettres inédites à Pantaléon Costa de Beauregard », *Revue de Savoie*, 1959, p. 5.

² Lettre de Blanc à C. Cavour, 22 novembre 1839, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

compagnie auprès de sa clientèle¹. Les actionnaires de cette grande affaire appartiennent finalement à un environnement social restreint.

Toutes ces personnes se lancent dans cette aventure risquée pour trois raisons. La plus évidente est bien évidemment la recherche du profit. Comme toute opération financière, celle-ci doit être lucrative. Les actionnaires sont en majorité des personnes riches ou qui sont en mesure de trouver facilement des capitaux auprès de leurs relations amicales, familiales ou d'affaires. Elles sont animées par la soif d'investissements. Celles qui achètent de nombreuses actions, sont persuadées de faire une bonne affaire en plus de participer à la modernisation de la Savoie. Puisque le tracé prévu est court – huit kilomètres – et donc sa construction normalement rapide, ces actionnaires espèrent promptement un retour sur investissement. Les personnes qui n'en possèdent que quelques-unes seulement, croient à l'avenir du chemin de fer, mais préfèrent rester prudentes. C'est tout de même une façon pour elles de prendre part au progrès. Beaucoup d'entre elles ont pourtant les moyens d'investir davantage. Les actionnaires savoyards, qui sont de grands propriétaires fonciers, espèrent également pouvoir exporter leurs productions agricoles par ce nouveau système de transport. Le chemin de fer est l'instrument qui doit offrir à leurs produits de nouveaux débouchés plus lointains. La deuxième raison a été mise en évidence par J. Lambert-Dansette. Les hommes qui se lancent dans les affaires industrielles sans aucune expérience dans le domaine, le font en partie par goût du risque et de la nouveauté. C'est un jeu qui fascine et qui attire². La dernière raison est plus philanthropique si l'on peut dire. Ce sont des notables qui à des degrés divers, se donnent pour mission d'apporter le progrès. Ils acceptent de donner à l'entreprise, grâce à leur nom, une marque de respectabilité³. Ils souhaitent également renvoyer l'image d'hommes éclairés. Pour ceux résidant en Savoie, c'est aussi une façon de montrer qu'ils agissent comme les aristocrates et les bourgeois des villes plus importantes, comme Turin ou Paris. Ils veulent apparaître en même temps comme des bienfaiteurs du territoire savoyard et de sa population. Traditionnellement, ce sont eux qui participent aux œuvres de bienfaisance, qui fondent des établissements de charité, et la construction du chemin de fer s'inscrit dans cet esprit. Ils

¹ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 12 avril 1839, dans P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

² J. LAMBERT-DANSETTE, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome IV. Le temps des pionniers, 1830-1880, Condottiere et bourgeois*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 171.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, op. cit., p.119.

considèrent qu'il s'agit de leur devoir d'apporter le progrès économique et donc social aux populations plus modestes¹.

Les actionnaires, qu'ils soient Savoyards, Turinois, Milanais ou Parisiens, sont représentatifs des notables de la première moitié du XIXe siècle. Ce sont des personnes aisées, détentrices de pouvoirs au niveau local, respectées par les populations locales, et persuadées que leur position au sein de la société les oblige à aider d'une façon ou d'une autre leurs contemporains, et le chemin de fer apparaît comme un des instruments pour y parvenir.

1.2.- Une compagnie innovante mais vouée à l'échec

Dès sa création, la Compagnie Savoyarde s'annonce comme une entreprise périlleuse. L'enthousiasme des fondateurs tend à faire oublier les contraintes techniques. Seul l'ingénieur J.-E. Chabert est de la partie, et le manque général d'expérience combiné aux difficultés financières et à la compétence incertaine des fournisseurs conduit rapidement à la faillite. Toutefois, une partie des actionnaires, confiants malgré tout dans l'avenir d'un tel système de transport intermodal, tirent parti de l'expérience et crée une nouvelle société. Mais, cette dernière ne connaît pas davantage la réussite.

1.2.1.- La construction de la ligne

Les travaux, entrepris par la Compagnie Savoyarde au printemps 1839 avancent assez rapidement en dépit de la mauvaise volonté dont fait preuve au début la ville de Chambéry. En effet, elle conteste le tracé adopté par J.-E. Chabert, l'ingénieur de la société². La municipalité souhaiterait que le chemin de fer emprunte la rive gauche de la rivière de la Leysse du côté de la ville, tandis que la compagnie préférerait un passage par la rive droite. Ce second tracé présente moins de difficultés et s'annonce moins coûteux. Le terrain semble en fait particulièrement propice à l'établissement d'un chemin de fer, puisque la pente moyenne n'est que de 3 millimètres par mètre, ce qui nécessite peu de travaux de

¹ A. PALLUEL-GUILLARD, « Les Notables savoyards au XIXe siècle », in *Le pouvoir régional dans les régions alpines françaises et italiennes : actes du IXe colloque franco-italien d'histoire alpine, Chambéry, 3-5 octobre 1983*, Grenoble, Université des sciences sociales, 1984, p. 69-84.

² ADS, 29 F 7, rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde aux administrateurs, non daté, mais probablement du 12 novembre 1839.

terrassément. Devant les considérations techniques et un ouvrage qui lui est vendu comme plein d'avenir, la municipalité s'incline.

La Compagnie Savoyarde sollicite alors les entreprises et les artisans locaux pour la fabrication des matériels nécessaires à la construction de son chemin de fer. Les rails en fer et les coussinets en fonte sont commandés à l'entreprise Frèrejean, une usine locale renommée, premier centre métallurgique du royaume sarde, installée à Cran près d'Annecy¹. Cette entreprise fabrique à cette occasion ses premières pièces métallurgiques à destination du chemin de fer, et les résultats laissent à désirer : les rails livrés sont de très mauvaise qualité. Le chemin de fer est une entreprise nouvelle pour les actionnaires, pour les fournisseurs, mais aussi pour les ouvriers qui travaillent à sa construction. Les rails, mal posés, doivent être démontés et remplacés. La seule voie coûte à la compagnie 240 000 livres².

En ce qui concerne le mode de traction, il fait débat. Lorsque l'ingénieur J.-E. Chabert présente le projet de la compagnie à Turin, il est question d'utiliser une locomotive à vapeur. C'est l'instrument de la rapidité par excellence et la compagnie qui souhaite mettre en place un service accéléré de Chambéry à Lyon se doit de l'adopter. Mais, très vite, il apparaît que la locomotive n'est pas le meilleur choix pour cette petite ligne de chemin de fer. L'investissement est trop important pour une voie d'un peu plus de huit kilomètres seulement. Les difficultés financières que rencontre la société la poussent à opter finalement pour la traction animale. En effet, en plus de son prix d'achat élevé, une locomotive nécessite du charbon en grande quantité. Or, ce combustible est cher en Savoie en raison de l'éloignement de gisements importants. L'utilisation d'une telle machine impose également l'emploi d'un personnel spécialisé, tant pour sa conduite que son entretien, que la compagnie n'a pas et qu'il serait coûteux d'embaucher. Enfin, le cheval est encore considéré à l'époque comme moins dangereux que la locomotive qui est indomptable et qui pourrait s'emballer et devenir incontrôlable. La technique balbutiante suscite une confiance limitée. Pourtant, la traction hippomobile est de moins en moins utilisée à l'époque. Elle continue à être employée à de rares endroits comme sur la ligne d'Andrézieux à Saint-Etienne ouverte aux voyageurs en 1832, mais sur ce chemin de fer, le cheval est remplacé par le moteur à vapeur dès 1844³. La traction animale sert encore pour le transport de voyageurs et de marchandises sur des lignes qui présentent des rampes importantes que les machines à vapeur ne peuvent gravir, comme

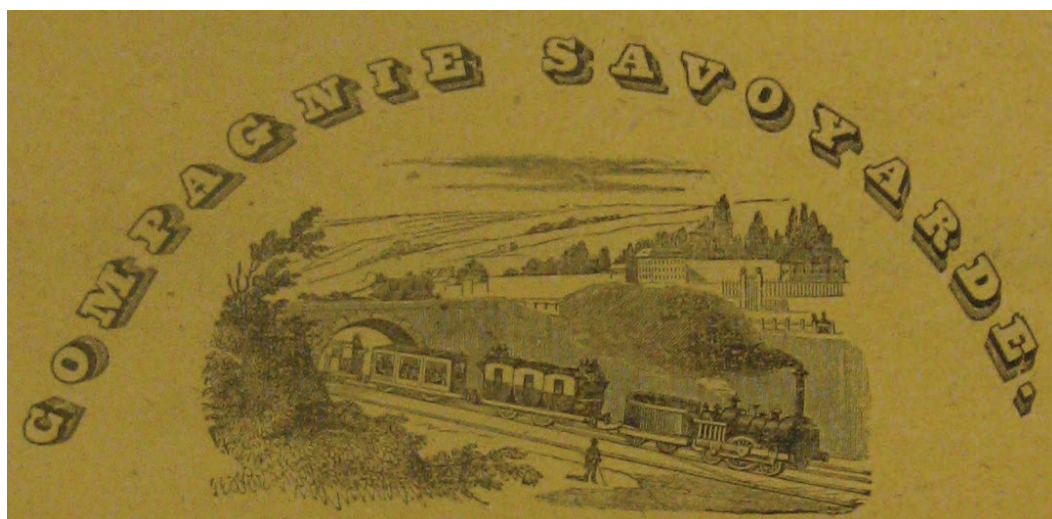
¹ ADS, 1 FS 3656, rapport sur la Compagnie du canal du Bourget, non daté, mais probablement en 1844. Y. DAGAND, « Fonderies et forges de Crans des origines à nos jours », in *Métiers et industries en Savoie, XXVe Congrès des sociétés savantes de Savoie*, Annecy, Congrès des sociétés savantes de Savoie, 1976, p. 337-344.

² ADS, 29 F 7, lettre des membres du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde au roi Charles-Albert, non datée, mais probablement en 1839.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 85.

sur celle de Linz à Budweis en Autriche. Or, le chemin de fer de Chambéry au Bourget est établi sur un terrain plat. Techniquement, une locomotive serait un meilleur choix, mais le critère financier l'emporte sur le besoin de vitesse, de puissance ou de prestige.

Cette décision pose en effet un problème de représentation à la Compagnie Savoyarde car, aux yeux des contemporains, ce n'est pas le cheval qui renvoie l'image de la modernité, mais la locomotive. C'est elle le symbole du progrès. La compagnie qui se veut innovante préfère alors adopter cette dernière comme emblème pour son entreprise. Ainsi, c'est une machine à vapeur crachant son épaisse fumée qui figure sur la première de couverture d'un rapport du conseil d'administration remis aux actionnaires en 1839. Elle tracte trois voitures dans un paysage idyllique où se mêlent agriculture et industrie et qui n'est d'ailleurs pas celui de la Savoie (document 3).



Document 3. Première de couverture du rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde, 1839 (document conservé aux Archives départementales de la Savoie sous la cote 29 F 7).

En ce qui concerne les voitures, celles circulant sur le petit chemin de fer savoyard sont construites par des artisans locaux¹. Dans un premier temps, la société a envisagé de faire appel à la compagnie française Laffitte et Caillard, qui propose des voitures simples à caisse carrée pouvant transporter 24 personnes, au prix unitaire de 4 000 Francs. Cette entreprise installée à Paris est en fait à l'origine une entreprise de messageries publiques. Elle s'est par la suite lancée en parallèle dans la construction de diligences pour la route. Puis, en 1834, elle met au point un prototype de diligence à vapeur. Ce dernier intéresse tout particulièrement la

¹ ADS, 29 F 7, rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde aux administrateurs, non daté, mais probablement du 12 novembre 1839.

Compagnie Savoyarde qui désire au départ utiliser les techniques les plus avancées. Les membres du conseil d'administration pensent lui passer commande de huit voitures, avant de se raviser¹. Ils n'ont en fait pas les moyens d'acheter un tel équipement. Le conseil d'administration estime que pour un trajet d'une demi-heure en chemin de fer, les voitures doivent être rudimentaires et donc économiques. En 1839, la société achète finalement à des entrepreneurs locaux une triple berline de 24 places, une voitures omnibus à ressorts de 16 places, 6 wagons pouvant à la fois servir au transport des voyageurs et des marchandises et 2 wagons de terrassement². Ces voitures reprennent le principe des chariots et des diligences qui circulent sur les routes³. Elles ne sont pas divisées en classes mais, selon la compagnie, la berline est réservée de préférence aux « voyageurs qui voudront occuper des places privilégiées », la voiture omnibus correspond plutôt à une catégorie intermédiaire et les simples wagons à un tarif modeste. Ce chemin de fer offre, selon les actionnaires, « toutes les suretés désirables, en même temps qu'il présente l'aspect le plus pittoresque⁴ ». En effet, construit entre deux rangées de peupliers d'Italie et séparée de la route royale par un canal d'irrigation, son cadre est propice à l'enchantement des voyageurs. Mais, comme le disent les membres du conseil d'administration, les travaux sont faits avec la plus grande économie, et la qualité s'en ressent⁵.

Il reste à la compagnie à construire les dernières installations fixes. Trois stations de croisement, ainsi que les deux gares de Chambéry et du Bourget sont édifiées. La gare de Chambéry est construite à l'extérieur de la ville, au nord, en bordure de la route provinciale menant au Bourget. Celle du Bourget est installée à 700 mètres du point où sont amarrés les bateaux à vapeur⁶. Cet éloignement relatif représente un sérieux inconvénient. Il rend plus difficile les transbordements entre les deux modes de transport. Nous n'avons pas de renseignements sur l'architecture exacte de ces gares, mais celle de Chambéry est conçue « de manière à impressionner les détracteurs du chemin de fer, ou du moins à ne pas sembler ridicule⁷ ». Un petit beffroi est même envisagé sur le fronton du bâtiment pour annoncer

¹ *Ibidem*, lettre de Burat, ingénieur de la compagnie, à C. Cuillerie-Dupont, 1839.

² *Ibidem*, 29 F 7, rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde aux administrateurs, non daté, mais probablement du 12 novembre 1839.

³ A. BELTRAN, P. GRISET, *Histoire des techniques aux XIXe et XXe siècles*, op. cit., p. 109.

⁴ ADS, 29 F 7, lettre du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde au ministre de l'Intérieur, 12 septembre 1839.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Ibidem*, lettre des membres du conseil d'administration de la Compagnie savoyarde au roi Charles-Albert, 2 juillet 1839.

⁷ *Ibidem*, lettres de P. Costa de Beauregard à C. Cuillerie-Dupont, 20 juin et 4 août 1839.

l'arrivée et le départ des voyageurs. Les stations des deux extrémités valent ensemble 35 000 Livres.

Enfin, pour le service de la navigation, la compagnie souhaite acheter quatre bateaux à vapeur. Deux sont commandés à la maison Laurent, Boisson et Compagnie installée au Pont et à Conflandey en Haute-Saône. Cette dernière n'en livre au bout du compte qu'un seul. Un autre est acheté à Paris à l'entreprise Durenne, et il semble qu'un dernier soit commandé à l'usine Schneider du Creusot¹ qui le fait construire dans ses ateliers de Châlons-sur-Saône². C. Cavour se rend d'ailleurs sur place le 31 juillet 1840, pour contrôler l'avancée des travaux³.

Le chemin de fer est inauguré par le roi Charles-Albert accompagné de son fils, le prince Victor-Emmanuel, le 5 octobre 1839. Venus en fait pour l'inauguration du pont Charles-Albert entre Cruseilles et Allonzier-la-Caille, ils en profitent pour admirer cet autre exploit technique. Leur voyage inaugural est cependant un fiasco. Ils empruntent le chemin de fer depuis Chambéry mais, à mi-parcours, une roue se détache. Le convoi est immobilisé et les invités royaux sont obligés de continuer jusqu'au Bourget en carrosse. Le premier contact malheureux du roi Charles-Albert avec le chemin de fer ne l'éloigne pas pour autant de ce nouveau mode de transport puisque, comme nous l'avons dit précédemment, il en devient actionnaire. Le service de navigation sur le lac du Bourget et sur le Rhône, débute quant à lui en septembre 1840. Le système intermodal est en place.

1.2.2.- Des espoirs déçus

Cette première expérience ferroviaire donne des résultats très éloignés de ceux attendus. Aux dires des actionnaires, les trafics de marchandises et de voyageurs s'avèrent faibles. Le fret apparaît principalement composé de produits agricoles et de matières premières. De la France vers la Savoie est principalement acheminé du charbon qui est destiné aux haut-fourneaux de la Maurienne. Dans le sens inverse, du bois, des ardoises, des pierres et du riz venant du Piémont sont exportés⁴. Ces données peuvent être précisément quantifiées puisqu'aucun livre de comptes ou état des trafics n'existe. Quoiqu'il en soit, les marchandises

¹ A. D'ANGIO, *Schneider et compagnie et les travaux publics (1895-1949)*, Paris, Ecoles des Chartes, 1995, p. 41-43. C. BEAUD, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, n° 14-3, 1995, p. 501-518.

² Lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 29 décembre 1840, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

³ A. BOGGE (a cura di), *Camillo Cavour diari (1833-1856)*, op. cit.

⁴ Lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 22 février 1843, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

qui circulent par le chemin de fer et la navigation, constituent en fait un échantillon de celles qui transitent par les routes de Savoie à la même époque. Le système intermodal de transports ne parvient donc pas à s'imposer face au mode de transport traditionnel ou à transformer la nature des flux.

Le trafic-voyageurs concerne surtout des promeneurs qui empruntent le chemin de fer le dimanche à la belle saison pour se rendre au bord du lac du Bourget. Le rail est alors tributaire du beau temps. La circulation s'arrête en hiver, et les jours de pluie le trafic est nul. Il s'agit en fait d'« un train de promenade », comme l'est le chemin de fer de Paris à Saint-Germain ouvert au public le 26 août 1837¹. Les voyageurs le prennent par curiosité, puis par distraction. Les heures de départ à l'aller et au retour sont imposées. Le prix des places relativement bas attire les habitants de Chambéry. Le chemin de fer commence à être apprivoisé par une petite frange de la population. Il devient un objet de loisir.

Cette clientèle est loin de suffire à assurer la prospérité de l'entreprise. Dès la première année d'exploitation, les problèmes surgissent. Les relations avec les Lyonnais, associés de la Compagnie Savoyarde pour la navigation, se dégradent rapidement. Les bateaux ne sont pas livrés dans les temps par les entreprises de construction à la Compagnie Savoyarde, et la société de navigation sarde n'est pas en mesure de remplir sa part du contrat². La compagnie lyonnaise veut rompre l'accord qui constitue pour elle un grand handicap. Elle porte l'affaire devant le tribunal de Lyon pour obtenir des dommages et intérêts, en vain.

D'autre part, la Compagnie Savoyarde est mal administrée. Les sources laissent entendre que les livres de comptes ne sont pas mis à jour régulièrement, ce qui entrave la bonne marche de l'entreprise³. Le budget prévisionnel n'est pas respecté, les actionnaires ne perçoivent pas d'intérêts, les dettes s'accumulent. La compagnie demande alors une aide au gouvernement sarde qui lui accorde une subvention de 10 000 Livres. Comme cela est loin de suffire, elle doit recourir à des emprunts. En 1840, elle souscrit un premier prêt de 12 000 Livres auprès du comte Balbo pour lequel C. Cavour se porte garant⁴. Ce dernier, avec son ami P. Costa de Beauregard, tente de sauver la compagnie. C. Cavour investit énormément d'énergie, de temps et d'argent dans cette aventure ferroviaire dont il vante les mérites dans la

¹ S. VERGEADE, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, n° 1, 1990, p. 113-134.

² Lettre de C. Cavour à sa mère, 2 août 1840, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario*, op. cit.

³ Lettre de Michele Benso de Cavour à Forest, 9 novembre 1840, in P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

⁴ F. ARESE, *Cavour e le strade ferrate (1839-1850), con documenti inediti*, op. cit., p. 18.

Gazzetta Piemontese au moment de sa création¹. Il est d'ailleurs membre du conseil d'administration où il représente les actionnaires piémontais et milanais. Dès sa jeunesse, il est fasciné par le chemin de fer². Il achète ses premières actions dans le Paris-Orléans en 1838, puis dans le Marseille-Avignon en 1843³. Il s'intéresse de près au chemin de fer de Bordeaux à la Teste construit en 1838, dans lequel il a peut-être des intérêts⁴. Il suit à la Sorbonne les cours de Michel Chevalier sur les voies de communication en décembre 1842⁵. C. Cavour rencontre, lors de son séjour, Gabriel et James Odier, tous deux investisseurs ferroviaires⁶. Il côtoie dès cette époque le cercle de la grande finance internationale. En 1843, il voyage en Angleterre où il admire le chemin de fer de Southampton à Londres. Il est fasciné par le gain de temps que ce nouveau mode de transport permet⁷. C. Cavour est donc persuadé que ces modèles peuvent être reproduits en Savoie et cherche à tout prix à sauver l'entreprise en s'adressant à ses relations d'affaires. Mais, il n'est pas en position d'avancer lui-même de l'argent et ne peut en emprunter à Turin sans que son père, qui considère que la société est une mauvaise affaire, soit au courant⁸. C'est sa mère qui lui prête finalement 20 000 Livres, en cachette, qu'il verse immédiatement dans les caisses de la compagnie. Avec cette somme, ajoutée à 20 actions souscrites au départ d'une valeur totale de 20 000 Livres, C. Cavour a investi dans l'affaire 52 000 Livres en 1841⁹. Son ami, P. Costa de Beauregard prête alors à son tour 30 000 Livres à la société, mais cela est loin d'être suffisant¹⁰. Le 9 décembre 1840, une assemblée générale est convoquée en urgence pour le 21 du même mois à Turin par C. Cavour en personne, qui a donc un rôle dirigeant éminent. Le bilan financier présenté à cette occasion est catastrophique¹¹. Un projet pour un nouvel appel de fonds est envoyé à tous les

¹ C. CAVOUR, « Della strada di ferro da Ciamberti al lago di Bourget e della navigazione a vapore su quel lago e sul Rodano », *Gazzetta Piemontese*, décembre 1839.

² R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, Roma-Bari, Laterza, 2012, réed., vol. 1 et 2. D.-M. SMITH, *Cavour*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1985, 1985, 292 p.

³ Lettres de C. Cavour à Blanc, Colin et Compagnie, 25 août 1838, et à Auguste de la Rive, 3 novembre 1843, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario, op. cit.*

⁴ Lettre de C. Cavour à Hippolyte de la Rüe, 18 juillet 1842, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario, op. cit.*

⁵ A. BOGGE (a cura di.), *Camille Cavour. Diari (1833-1856), op. cit.*

⁶ N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, Paris, Picard, 2002, p. 271-272. « Banquiers et financiers parisiens », in D. BARJOT, E. ANCEAU, I. LESCENT-GILES, B. MARNOT, *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2003, p. 113-132.

⁷ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 1^{er} mai 1843, in P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari, op. cit.*

⁸ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 28 juillet 1841, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario, op. cit.*

⁹ P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari, op. cit.*, p. 61.

¹⁰ Lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 11 janvier 1841, in P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari, op. cit.*

¹¹ Rapport lu à l'assemblée générale des actionnaires le 21 décembre 1840, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario, op. cit.*

actionnaires, mais les Milanais refusent d'y souscrire et certaines personnes retirent leur argent au dernier moment¹. C'est un échec complet. La compagnie ne peut payer les fournisseurs qui font pression sur elle. A en croire la rumeur, Schneider serait même prêt à faire enlever l'épouse de P. Costa de Beauregard afin qu'on lui verse son dû². Au début de l'année 1841, les dettes s'élèvent à 517 000 Livres³.

La Compagnie Savoyarde n'est pas la seule à cette époque à traverser de graves difficultés financières. Celle d'Andrézieux à Roanne dépose elle-aussi le bilan quelques temps plus tôt, le 1^{er} mai 1836. F. Caron attribue cette faillite à l'imprévision des devis initiaux qui sont très largement dépassés⁴. Les limites financières et techniques des entrepreneurs mais aussi le caractère nouveau des entreprises expliquent en grande partie cette situation. En 1839, c'est au tour du Paris-Orléans de connaître une perte de 40 % de la valeur de ses actions, et la même année, l'Etat français répond à l'appel à l'aide lancé par les compagnies du Versailles-Rive gauche et du Strasbourg-Bâle en leur accordant des prêts⁵.

Les propos tenus par P. Costa de Beauregard sur la situation financière de la Compagnie Savoyarde et sur les difficultés à trouver des capitaux en 1839, sont d'ailleurs comparables à ceux tenus par Lecomte, le directeur de la Compagnie d'Orléans, un an plus tôt :

P. Costa de Beauregard : « nous sommes occupés avec tout le zèle et l'assiduité dont nous étions capables des moyens de procurer à la compagnie les fonds qui lui sont indispensables pour remplir les engagements qu'elle a contractés. Nous nous sommes adressés aux principaux capitalistes et banquiers de cette ville (Chambéry), nous avons écrit à nos correspondants de Genève et de Lyon, nous avons adopté un mode d'emprunt qui paraissait devoir séduire les hommes à argent. Mais malgré toutes nos peines et nos efforts, nous avons échoué partout⁶ ».

Lecomte : « J'ai battu tout le pavé de Paris ; j'ai vu des banquiers, capitalistes, agents de change ; et tout cela, pas un sou, pas une promesse. [...] Rothschild ne veut pas en entendre parler⁷ ».

¹ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 2 mars 1841, in P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

² Lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 24 juillet et 2 août 1841, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario*, op. cit.

³ *Ibidem*, 4 mars 1841.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, op. cit., p. 110. « Les incertitudes de l'investissement. Les chemins de fer en France dans les années 1830 », in KLEP (P.), VAN CAUWENBERGHE (E.) (dir.), *Entrepreneurship and the Transformation of The Economy (10th-20th centuries)*, *Essays in Honour of Herman Van der Wee*, Louvain, Leuven University Press, 1994, p. 235-246.

⁵ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, op. cit., p. 145.

⁶ Lettre de P. Costa de Beauregard à Viallet de Montbel et J. Dupont 22 décembre 1839, dans P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

⁷ Cité par B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 1. Des origines à 1848*, op. cit.

Les problèmes de gestion rencontrés en Savoie sont donc tout à fait classiques des débuts du chemin de fer. Une solution est alors proposée par C. Cavour pour sortir de l'impasse : liquider la Compagnie Savoyarde pour la reconstruire sur des bases plus solides. Le but n'est pas de faire une spéculation avantageuse mais plutôt d'assurer aux investisseurs une part de leurs créances. C. Cavour reste persuadé que même si ce chemin de fer n'est pas d'une grande utilité en 1840-1841, il sera amené à jouer un rôle capital plus tard, en étant connecté aux lignes françaises de l'autre côté du Rhône alors en projet. Il tente avec P. Costa de Beauregard de persuader les actionnaires de la Compagnie Savoyarde de les suivre dans cette nouvelle aventure. Mais, ils se heurtent à des refus cinglants. Le 7 juin 1841, l'assemblée générale de la compagnie décrète la faillite de la société¹. Pour autant, C. Cavour et P. Costa de Beauregard ne désarment pas.

1.2.3.- Relance avortée et recherche de sortie

Les 4 décembre 1841 et 19 février 1842, a lieu l'adjudication définitive des biens de la Compagnie Savoyarde. Le chemin de fer et les divers bâtiments sont vendus. C. Verney et le notaire de la Compagnie Savoyarde, V. Bébert, rachètent la totalité des biens immobiliers de la société pour la somme de 140 000 livres. Ils agissent en fait au nom d'anciens actionnaires et d'entrepreneurs de la Compagnie Savoyarde qui ont fondé au mois de janvier, une nouvelle société au capital de 315 000 livres divisé en 63 actions de 5 000 livres chacune. P. Costa de Beauregard concourt pour 110 000 livres, J. Viallet de Montbel pour 50 000 Livres, C. Cavour pour 40 000 Livres, J.-P. Estivin et C. Berthollet pour 25 000 Livres chacun, R. Costa de Beauregard pour 20 000 Livres, C. Cuillerie-Dupont et C. Verney pour 15 000 Livres chacun, C. Verney pour 15 000 Livres, F. Tardy pour 10 000 Livres et A. Crusillat pour 5 000 Livres².

Avec cette nouvelle société, on assiste donc à un recentrage des actionnaires sur la Savoie. Les Parisiens, les Milanais et les Piémontais, échaudés par l'échec précédent, ne réinvestissent pas. Le 29 avril 1843, « la société anonyme pour le chemin de fer de Chambéry au Bourget et pour le canal de l'Albane » est officiellement constituée par lettres-patentes du

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 2, délibérations du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde, 7 juin 1841.

² ADS, 1 FS 2500, contrat de société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer et du canal d'irrigation de Chambéry au Bourget, 8 janvier 1842.

roi Charles-Albert¹. Elle obtient les mêmes privilèges que ceux accordés à la Compagnie Savoyarde par lettres-patentes du 9 novembre 1838.

Si la nouvelle société est fondée sur des bases financières différentes de la première, sa gestion reste identique à celle de la Compagnie Savoyarde, et les résultats sont tout aussi négatifs. Les membres du conseil d'administration demeurent à peu de chose près les mêmes, tout comme le personnel. Aucune personne plus expérimentée ne vient renforcer l'encadrement. La navigation sur le lac et sur le Rhône s'avère vite être plus rentable que le chemin de fer, et ses bénéfices sont plus qu'absorbés par le déficit du second. Ainsi, de 1842 à 1846, la navigation dégage un profit de 4 119 Livres, alors que le chemin de fer enregistre un déficit de 7 335 Livres sur la même période². Les frais d'exploitation sont bien trop lourds et l'affaire est réduite selon P. Costa de Beauregard à « un simple cabotage de charbons et aux soins du canal³ ». La production de fourrage sur les terrains appartenant à la compagnie, obtenue grâce à l'exploitation d'un canal d'irrigation attenant au chemin de fer, ne suffit pas à combler le déficit. L'échec est commercial mais aussi technique, avec des problèmes récurrents qui ne contribuent pas à donner une meilleure image de ce chemin de fer. Des accidents se produisent. Le 11 juin 1843, un convoi déraile. Le cheval et les voyageurs sont projetés dans le canal. S'il n'y a aucun blessé grave, les promeneurs se font plus rares pendant quelques temps. L'enquête menée à la suite de cet accident par le Corps royal du génie civil met en avant la mauvaise qualité des installations⁴.

La Compagnie du canal du Bourget est donc rapidement en très mauvaise posture. En 1844, P. Costa de Beauregard consent une nouvelle fois à faire une avance de 30 000 Livres à la compagnie. Cette dernière reçoit également une subvention de 10 000 Livres payable en deux années de la part du gouvernement sarde, mais l'Etat ne veut pas faire davantage. Cela ne permet toujours pas la remise à flot de la société. L'année suivante, les membres du conseil d'administration entrevoient alors deux solutions possibles pour sortir l'entreprise de l'impasse dans laquelle elle se trouve. La première consiste à fusionner la Compagnie du Bourget avec une autre compagnie de chemin de fer. En effet, une compagnie française animée par un Lyonnais, C. Reyre, vient de se constituer dans le but d'établir un chemin de fer de Genève à Lyon avec embranchement sur Grenoble et Chambéry, et elle demande le

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 2, lettres-patentes du roi Charles-Albert, 29 avril 1843.

² R. ROMEO, *Vita di Cavour*, Roma-Bari, Laterza, 1984, p. 93.

³ Lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 15 août 1842, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour, Epistolario*, op. cit.

⁴ ADS, 1 FS 2500, extrait des archives criminelles du tribunal de judicature majeure séant à Chambéry, le 22 août 1843 et rapport sur l'état du chemin de fer de Chambéry au lac du Bourget, 1843.

concours de la Compagnie du Bourget. Cette dernière y voit un moyen de donner une nouvelle force à sa ligne en l'insérant dans un véritable réseau. La dimension transfrontalière du chemin de fer est encore une fois perceptible dans ce projet. Pour P. Costa de Beauregard, puisque le gouvernement sarde ne veut rien faire pour la Savoie, « qu'il laisse au moins des étrangers faire son bonheur à sa place »¹. La deuxième solution envisagée est de vendre tout simplement la société à l'Etat sarde : une nationalisation avant l'heure.

Mais, Turin rejette les deux solutions. D'un côté, la société lyonnaise n'a pas l'assise financière suffisante pour lancer son projet. Les tensions religieuses et politiques en Suisse qui déboucheront sur la guerre du Sonderbund en 1847, éloignent les investisseurs d'une ligne franco-helvético-savoyarde². D'un autre côté, le gouvernement sarde animé par une philosophie plus libérale n'est pas disposé à prendre à sa charge l'exploitation d'un tronçon de chemin de fer qui jusque-là n'a pas fait la preuve de sa rentabilité. Pour autant, le roi Charles-Albert investit dans la société et l'Etat sarde se décide finalement à intervenir, mais d'une autre manière qui prend en compte, partiellement, le seul intérêt des actionnaires. Le 26 avril 1846, l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Bourget renonce à l'exploitation de leur système de transport³. Le matériel ferroviaire est alors démonté, et c'est l'Etat sarde qui le rachète pour une somme de 640 000 Livres. Les rails vont être utilisés pour une voie de service sur la ligne Turin-Alexandrie que le Trésor est en train de financer. Les bâtiments et les terrains sont cédés à la ville de Chambéry, et la gare du Bourget est démolie⁴.

Cette affaire est donc un terrible échec financier. C. Cavour et P. Costa de Beauregard sont les actionnaires qui perdent le plus dans cette aventure, 80 000 Livres pour le premier et 100 000 Livres pour le second⁵. Les deux vivent d'ailleurs très mal cette situation. Si C. Cavour continue malgré tout à soutenir fermement l'établissement d'un chemin de fer sur le territoire savoyard, P. Costa de Beauregard reste désormais éloigné de toute entreprise ferroviaire et ne regarde que de loin les réalisations de la compagnie ferroviaire qui voit le jour quelques années plus tard en Savoie, le Victor-Emmanuel.

Le fiasco commercial et financier de cette première ligne de chemin de fer hippomobile en Savoie est dû à la fois à des choix techniques initiaux mal fondés (tracé trop

¹ AST, carte Cavour, correspondance, lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 10 mars 1845.

² P. DU BOIS, *La guerre du Sonderbund : la Suisse de 1847*, Paris, Alvik éd., 2003, 207 p.

³ ADS, 36 F 13, délibérations de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du canal du Bourget, 26 avril 1846.

⁴ *Ibidem*, délibérations de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du canal du Bourget, 28 juillet 1846.

⁵ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 6 avril 1847, in P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, op. cit.

court, traction hippomobile, emplacement de la gare du Bourget), à l'inexpérience des gestionnaires, à la mauvaise qualité du matériel de transport. Le marché ne peut répondre à une sollicitation aussi peu fondée. Les actionnaires ont parfaitement conscience de ces faiblesses et à aucun moment ils ne remettent fondamentalement en cause l'utilité ou la pertinence du nouveau moyen de transport. Paradoxalement, cette première expérience qui se termine sur un échec, achève de convaincre les élites politiques savoyardes de la nécessité pour le territoire d'être raccordé par le rail aux Etats voisins. Enfin, la recherche de sortie de crise, fait surtout émerger la question de la place de l'Etat sarde et des intérêts privés dans le financement et l'exploitation des lignes de chemin de fer.

2.- A qui confier la construction et l'exploitation de ce chemin de fer ?

Dès les toutes premières expériences de chemin de fer en Europe, se pose la question des acteurs qui doivent prendre en charge le financement, la construction et l'exploitation de ce nouveau mode de transport. Si pour certaines petites lignes le recours à des capitaux et à des entreprises privés ne pose pas de problème particulier du fait de leur envergure limitée et de leur intérêt mineur, la question est plus épineuse pour des lignes appelées à être stratégiques comme l'est celle du territoire savoyard. Dans cette éventualité, l'Etat est-il capable d'assumer ce rôle ? Si ce n'est pas le cas, est-il prudent de laisser cet instrument économique, politique, voire militaire, aux mains de particuliers, qui plus est si ces derniers peuvent être de nationalités étrangères et donc indifférents voire hostile à un moment donné aux intérêts du royaume ?

2.1.- Une mise en question de la place de l'Etat

L'Etat sarde est plus lent que les autres Etats européens avancés à adopter une stratégie en matière de financement des chemins de fer. Sa volonté d'en faire un instrument de la construction nationale italienne explique son oscillation entre conserver son entier contrôle ou le déléguer à des entreprises privées.

2.1.1.- Le meilleur modèle à suivre : Etat ou compagnies privées ?

La question de l'intervention de l'Etat dans la mise en place et le fonctionnement des lignes de chemin de fer ne se pose réellement dans le royaume de Sardaigne qu'à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, au moment où émergent à la fois les grands projets ferroviaires mais aussi les difficultés financières du Trésor. Jusque-là, le gouvernement sarde ne mène pas de politique ferroviaire à proprement parlé. Il n'existe aucun plan visant à construire un réseau ferré cohérent et efficace desservant les principaux points du territoire.

Ce manque d'intérêt de la part de l'Etat explique en partie le retard pris par le royaume de Sardaigne sur la France, l'Angleterre ou encore la Belgique, les nations « leaders » en ce domaine.

Si des débats ont lieu entre les ingénieurs, les députés, les ministres et les métropoles – Turin, Gênes, Alexandrie –, ils n'aboutissent aucunement à l'élaboration d'une charte nationale de chemin de fer comme cela peut être le cas en France en 1842, où un maillage ferroviaire depuis Paris est déterminé. Seules les grandes orientations des tracés sont esquissées par les lettres-patentes du roi Charles-Albert du 18 juillet 1844. Alexandrie, principale forteresse et arsenal du Piémont, y fait figure de plaque-tournante depuis laquelle des lignes doivent joindre Turin, Gênes, Pavie en Lombardie et la Suisse par le lac Majeur. Mais, le statut des chemins de fer n'en est pas pour autant clairement défini. Aucun accord n'est trouvé au sujet des acteurs qui doivent construire et exploiter les lignes. Pour les partisans de l'étatisme, les chemins de fer constituent, au même titre que les routes, un service public que seul l'Etat, dont la fonction essentielle est de défendre l'intérêt général, peut prendre à sa charge. Mais, pour la plupart d'entre eux, si l'Etat doit construire les infrastructures (terrains, terrassements, ouvrages d'art) et les superstructures (voies, matériels d'exploitation), il a intérêt à laisser l'exploitation à des compagnies fermières disposant de baux à court terme.

C. I. Pettiti, ancien inspecteur de police à Chambéry, conseiller d'Etat et membre du conseil spécial des chemins de fer pour le gouvernement sarde, analyse en 1845, la législation ferroviaire en vigueur dans les différents pays européens et aux Etats-Unis¹. Libéral le plus en vue et probablement le plus écouté du royaume à cette époque, il conclut néanmoins que le système de chemin de fer d'Etat qui a cours en Belgique est le plus adapté pour le Piémont. Il soutient que le gouvernement sarde ne doit pas laisser la construction et l'exploitation des lignes aux seules mains d'entreprises privées, car cela pourrait conduire à la spéculation et à la faillite des compagnies. Le recours à des capitaux privés ne doit se faire que si l'Etat n'a pas les moyens de fournir les fonds. Dans tous les cas, l'achat et la vente d'actions de chemins de fer doivent faire l'objet de mesures restrictives de la part de l'Etat afin d'empêcher la spéculation. Pour la majorité des libéraux cependant, le chemin de fer doit relever d'initiatives privées. L'Etat, selon eux, n'a ni les moyens matériels et financiers, ni les compétences pour gérer de telles infrastructures, et ils voient principalement dans le chemin de fer, un outil qui permettrait à l'Etat de renforcer son pouvoir. Les compagnies privées doivent ainsi bénéficier

¹ C.-I., PETTITI, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque discorsi*, op. cit., 652 p.

d'une totale indépendance par rapport à l'Etat sarde. Il faut recourir exclusivement aux capitaux privés comme ce qui se fait en Angleterre et en France à la même époque.

En fait, dans les années 1840, différents statuts sont appliqués aux chemins de fer en Europe. En Angleterre, le système adopté est celui d'une totale libéralisation des voies ferrées. Ces dernières sont construites et exploitées de manière indépendante par des sociétés privées. Si cela permet une multiplication des lignes dès les années 1830-1840, et donc un maillage ferroviaire dense du territoire, les compagnies ne bénéficient pas comme en France d'un monopole commercial de leur desserte qui les mettrait à l'abri de la concurrence. En France, la question de la place de l'Etat a émergé une dizaine d'années plus tôt que dans le royaume de Sardaigne. Les 17, 20 et 21 juin 1837, la première discussion générale sur le régime des chemins de fer a lieu à la Chambre des députés. H. Jaubert, futur administrateur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, propose de confier à l'Etat les voies jugées principales, celles du Havre à Strasbourg, de Lille à Marseille, de Metz à Bayonne et de Bordeaux à Cette (Sète actuelle). Le devoir de l'Etat selon lui, est de fournir gratuitement toutes les voies de communication présentant un caractère de nécessité¹. Mais, les coûts que cela entraînerait pour le Trésor sont jugés trop élevés. Si rien de concret ne ressort réellement de cette discussion, le principe selon lequel certaines lignes, les secondaires, doivent être confiées à des particuliers est accepté. Le statut des lignes stratégiques du point de vue politique, c'est-à-dire qui permettraient de renforcer le centralisme parisien, reste quant à lui en suspens. F. Caron a montré que c'est la crise économique de 1838-1839 qui oblige le gouvernement et le Parlement à prendre parti². L'incertitude des résultats des compagnies ferroviaires contribue à la chute des titres qui accentue la mauvaise conjoncture boursière. Les modalités de coopération entre l'Etat et les compagnies privées sont alors définies par la loi du 11 juin 1842. Elle dessine le plan d'ensemble du futur réseau français avec sept grandes lignes rayonnant autour de Paris et deux transversales. Ainsi, la loi prévoit depuis Paris, des lignes vers la frontière belge par Lille et Valenciennes, vers l'Angleterre par « un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qui seront ultérieurement déterminés », vers la frontière allemande par Nancy et Strasbourg, sur la Méditerranée par Lyon, Marseille et Cette, vers la frontière espagnole par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne, vers l'océan Atlantique par Tours et Nantes, vers le centre de la France par Bourges, et de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse, et de l'océan Atlantique à la Méditerranée par

¹ A. PICARD, *Les chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. I, Période antérieure au 2 décembre 1851*, Paris, J. Rothschild, 1884, p. 72.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome I, 1740-1883, op. cit.*, p. 144.

Bordeaux, Toulouse et Marseille. Elle définit également les modes de concession et de financement de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. L'Etat prend à sa charge les infrastructures et les compagnies privées les superstructures. Il construit les lignes par l'intermédiaire de ses ingénieurs des Ponts et Chaussées et les compagnies les exploitent en vertu d'un bail à l'issue duquel leurs dépenses sont remboursées par l'Etat ou la compagnie qui prend sa suite. Les dépenses de l'Etat sont évaluées à 150 000 Francs par kilomètre et celles des compagnies à 125 000 Francs. Les lignes secondaires sont en revanche entièrement financées par les capitaux privés. L'article 2 de la loi témoigne néanmoins des difficultés à trancher net le débat entre partisans de l'Etat et ceux de la privatisation, puisqu'il précise que les lignes principales pourront aussi être concédées en totalité à l'industrie privée. Le partage des dépenses n'est finalement pas mis en application, et ce sont les compagnies qui construisent les lignes prévues, avec éventuellement des subventions de la part de l'Etat¹. Le compromis prévu par la loi du 11 juin 1842 échoue. La concession, pensée alors comme une formule d'exception, devient finalement la règle². De la même façon qu'en Savoie en 1845-1846, avec la Compagnie du Bourget, ce sont les difficultés financières rencontrées par un secteur que l'on comprend primordial pour le développement économique du territoire, qui poussent l'Etat à réfléchir à la manière dont il entend intervenir.

En Belgique, devant la frilosité des investisseurs privés et les réticences de la classe politique à laisser aux mains de particuliers un secteur appelé à devenir stratégique, c'est l'Etat qui prend les choses en main. En effet, lorsque la Société générale de Belgique, création de Guillaume Ier des Pays-Bas, manifeste son intérêt pour la construction de chemin de fer sur le territoire, elle est vivement repoussée par le Parlement qui doute des bonnes intentions d'une institution attachée au régime précédent³. La loi du 1^{er} mai 1834, adopte la construction et l'administration par l'Etat d'un réseau ferré national en étoile depuis Malines, avec des branches vers Gand, Ostende, Bruxelles et la France. Le rail est perçu avant tout comme un service public. Mais, le succès rencontré par le chemin de fer et l'impossibilité pour l'Etat belge de financer seul les infrastructures nécessaires au quadrillage de tout le pays, le pousse rapidement à se tourner vers les capitaux privés.

¹ Y. LECLERC, *Le réseau impossible : la résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France : 1820-1852*, Genève, Droz, 1987, p. 186.

² J. KALMBACHER, « Les relations statutaires et financières de l'Etat et des exploitations pendant la période de construction du réseau ferroviaire français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 16-17, printemps-automne 1997, p. 338-357.

³ M. LAFFUT, « Le bilan du rôle des chemins de fer dans le développement de la Belgique au XIX^e siècle », in « Les transports terrestres en Europe continentale (XIX^e-XX^e siècles) », *Histoire, économie et société*, n°1, 1991, p. 83.

En Suisse, le recours à des sociétés particulières est la règle. La première ligne qui parcourt le sol est édifiée par une compagnie française fondée par N. Kœchlin, industriel textile du Haut-Rhin, et relie Strasbourg à Bâle¹. Le premier tronçon intérieur est quant à lui construit à partir de 1847, entre Zurich et Baden. Au départ, la Confédération prend en charge l'organisation des chemins de fer, puis par la loi fédérale du 28 juillet 1852, elle abandonne aux cantons leur construction et leur exploitation, ainsi que la compétence d'octroyer des concessions. Les lignes sont alors financées par des capitaux privés et par des subventions communales et cantonales. Mais, les cantons ont du mal à faire face aux rivalités entre les métropoles et aux pressions exercées par les compagnies ferroviaires helvétiques, elles-mêmes liées à des groupes étrangers puissants. Ce contexte conduit à la promulgation d'une nouvelle loi sur les chemins de fer en 1872, qui transfère leur souveraineté à l'Etat fédéral².

Le royaume de Sardaigne a quant à lui du mal à adopter l'un de ces modèles. La première expérience ferroviaire du royaume, celle de la Compagnie Savoyarde, est une entreprise privée, mais qui pour faire fonctionner son affaire, est obligée à plusieurs reprises de faire appel à des subventions de l'Etat. Pour les réalisations suivantes, l'Etat s'inspire de cette expérience. En 1846, le ministre des Travaux publics, L. Des Ambrois, annonce que les lignes stratégiques du point de vue économique et politique seront exécutées aux frais de l'Etat et exploitées à son profit. C'est ainsi que les travaux des lignes de Turin à Gênes par Alexandrie, et d'Alexandrie au lac Majeur par Novare doivent être lancés. En revanche, il est prévu que les lignes secondaires soient laissées à l'industrie privée, mais ces dernières pourront bénéficier d'une subvention gouvernementale – comme la Compagnie Savoyarde. En réalité, les difficultés techniques et financières rencontrées pendant la construction du chemin de fer de Gênes à Turin, poussent l'Etat sarde à se tourner vers les capitaux privés pour l'exécution des autres grandes lignes. En effet, le Gênes-Turin nécessite de nombreux ouvrages d'art dont les coûts s'avèrent vite plus élevés que prévus. Entre la capitale et Alexandrie, des viaducs doivent être construits sur le Pô et sur le Tanaro, et la traversée des Apennins impose la construction de six tunnels, dont le plus important, celui des Giovi mesure 3 200 mètres. Le coût de la ligne, y compris le matériel roulant, s'élève à 650 000 Francs le kilomètre, soit 111 150 000 Francs au total³. De plus, la guerre menée de mars 1848 à août 1849, par le royaume de Sardaigne contre l'Autriche pour la libération de la

¹ M. HAU, « Le difficile financement du Strasbourg-Bâle », in M. MEGER, D. BARJOT (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles*, Mélanges en l'honneur de François Caron, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 393-398.

² G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, op. cit., p. 15.

³ A. CUCHEVAL-CLARIGNY, « Les chemins de fer italiens. I. La formation des réseaux et les premières conventions », *Revue des deux mondes*, t. 64, 1884, p. 75.

Lombardie-Vénétie grève les finances de l'Etat. La défaite a de lourdes conséquences sur le royaume aussi bien d'un point de vue politique qu'économique. Charles-Albert abdique en faveur de son fils Victor-Emmanuel II et s'exile au Portugal. Le nouveau roi appelle au pouvoir le modéré M. d'Azeglio qui signe le traité de paix avec l'Autriche le 6 août 1849. Les territoires conquis pendant la guerre par le royaume de Sardaigne sont rendus à l'Autriche et cette dernière lui impose le paiement d'une indemnité de guerre de 70 000 000 Francs. En contrepartie, les troupes autrichiennes évacuent le Piémont¹. Le conflit et ses répercussions financières retardent l'avancée des travaux sur la ligne entre Gênes et Turin, ouverte finalement qu'en 1853, et sur celle entre Alexandrie et le lac Majeur, inaugurée seulement en 1855. L'Etat sarde prend alors conscience de son impuissance à relever seul le challenge ferroviaire. Une entente avec les entreprises privées s'impose s'il veut développer un véritable réseau ferré sur son territoire².

Mais la décision de recourir à des capitaux privés n'est pas non plus sans lien avec la tournure plus libérale que prend le régime du roi Charles-Albert à partir des années 1846-1847, et surtout celui de son successeur Victor-Emmanuel II à partir de 1849. La libéralisation politique qui se met doucement en place – mesures de libertés de la presse (2 novembre 1847), *Statuto* ou Statut albertin (4 mars 1848) – va de pair avec une libéralisation économique – traités de commerce avec les Etats italiens à partir de 1843, puis avec le Portugal en 1850, la France, l'Angleterre, la Belgique, la Confédération suisse, les Etats allemands et l'Autriche en 1851³. L'arrivée au pouvoir de C. Cavour en tant que ministre de l'Agriculture et du Commerce en 1850, puis des Finances en 1851, impulse véritablement le passage du protectionnisme au libre-échange, qui se manifeste dans le domaine des chemins de fer par le début de la collaboration entre les finances publiques et l'initiative privée.

2.1.2.- La concession de la ligne savoyarde

Le poids des dépenses ferroviaires apparaissant comme insupportable au Trésor sarde à partir des années 1849-1850, l'Etat décide donc de recourir aux capitaux privés. Les débats sur un chemin de fer à travers la Savoie s'ouvrent dans ce contexte. En 1850, une vague étude technique est entreprise afin d'estimer la faisabilité du projet. Les différents tracés possibles dans les vallées de l'Arc et de l'Isère sont rapidement esquissés, mais sans que cela débouche

¹ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine 1770-1922*, op. cit.

² A. SALVESTRINI (a cura di), *Le strade ferrate in Italia. Camillo Cavour*, Firenze, La nuova Italia, 1976, 75 p.

³ N. NADA, P. NOTARIO, *Il Piemonte sabaudo dal periodo napoleonico al Risorgimento*, op. cit., p. 368.

sur une décision¹. En fait, dans l'édification de l'axe Lyon-Turin par la Savoie, c'est la question du percement du tunnel sous les Alpes qui a la priorité aux yeux du gouvernement sarde, et non pas la construction de la ligne qui doit y conduire. Les débats portent sur le lieu exact du futur percement et sur les moyens techniques dont dispose ou pourrait disposer prochainement le royaume pour mener à bien cet ouvrage colossal. Deux logiques s'affrontent en fait à la Chambre. D'un côté, la priorité doit être donnée à la construction des tronçons des deux côtés des Alpes, entre Chambéry et Modane, et entre Suse et Turin, puisque le percement prendra vraisemblablement de nombreuses années. En attendant la mise en exploitation du tunnel, il serait toujours possible de traverser le massif du Mont-Cenis par la route comme cela est le cas jusque-là². D'un autre côté, le tunnel est la garantie de l'utilité de la ligne reliant la France à la Péninsule, et surtout du tronçon savoyard. Sans cette percée, le chemin de fer en Savoie perd de son intérêt aux yeux de certains Piémontais, c'est pourquoi il doit avoir la préférence. Ce sont finalement les partisans de la première logique qui obtiennent gain de cause, tout simplement parce que le percement du tunnel ne semble pas encore réalisable au début des années 1850.

Les discussions s'ouvrent alors à la Chambre des députés au sujet de la construction des lignes de part et d'autre du Mont-Cenis, mais rapidement c'est le tronçon à édifier entre Suse et Turin qui a la priorité sur celui entre Chambéry et Modane. A Turin, les Savoyards ont clairement du mal à imposer leurs vues face à leurs homologues piémontais. Ces derniers jugent plus pertinent de commencer par la ligne du côté italien qui prolongera celle entre Turin et Gênes alors en travaux. Les bénéfices à retirer en seront plus rapides³.

La solution adoptée par l'Etat sarde pour le financement du chemin entre Suse et Turin peut être qualifiée d'intermédiaire. La loi du 14 juin 1852, accorde la concession de la ligne Suse-Turin à une société anglaise fondée par les Anglais Brassey, Jackson et Henfrey, mais le capital est partagé à égalité entre les constructeurs et le gouvernement. La moitié du revenu brut est réservé à l'Etat en compensation du matériel mobile et du personnel d'exploitation qu'il assume. L'autre moitié est appliquée à servir les intérêts des actions. Le gouvernement pourra s'il le souhaite acquérir le chemin de fer au bout de 20 ans à condition de rembourser les actions au pair. Sinon, il entrera automatiquement en sa possession au bout de 99 ans. L'Etat garantit aux actionnaires un minimum d'intérêt de 4,5%. L'entreprise Brassey, Jackson et Henfrey qui obtient la concession rassemble en fait deux avantages. D'une part, comme la

¹ *Atti della camera dei deputati*, intervention de L. Brunier, séance du 16 janvier 1850.

² *Ibidem*.

³ *Courrier des Alpes*, 9 juin 1852.

plupart des compagnies anglaises, elle offre un service général car elle réunit les capitaux, les ingénieurs, les administrateurs et les ouvriers, et elle est de plus en contact direct avec les grandes fabriques qui lui fournissent les machines et le matériel¹. D'autre part, confier la construction à une compagnie privée qui a déjà fait ses preuves un peu partout en Europe, offre quelque assurance sur la livraison rapide d'une ligne de qualité. En effet, l'entreprise Brassey, Jackson et Henfrey a déjà travaillé sur plusieurs chemins de fer en Angleterre, sur les lignes françaises de Rouen au Havre en 1843, d'Orléans à Bordeaux en 1845, sur la ligne espagnole de Barcelone à Mataro en 1848, ou encore sur la ligne toscane de Prato à Pistoia en 1850. De fait, le chemin de fer entre Suse et Turin est opérationnel moins de deux ans après le vote de la loi, le 24 mai 1854.

Les discussions au Parlement au sujet de la ligne savoyarde sont plus longues et animées que celles relatives au Suse-Turin. Là aussi, le financement de la ligne suscite quelques réserves. Les députés savoyards sont partisans du recours aux sociétés privées, non pas vraiment par attachement aux idées libérales mais parce qu'ils voient dans cette formule le seul espoir pour obtenir une ligne sur leur territoire². Sans l'appel à des capitaux privés, le réseau ne pourra pas être construit et les efforts déjà fait pour la ligne en Piémont seront réduits à néant. Mais, confier une ligne appelée à devenir si stratégique du point de vue commercial, politique et militaire à une société privée, et très certainement étrangère, suscite l'inquiétude. En effet, les capitaux nationaux étant restreints et peu enclins à ce type d'investissement, il est probable que les compagnies qui postuleront pour la concession soient étrangères. De plus, la ligne savoyarde est destinée à être rattachée à la France et à la Suisse, et des financiers de ces pays pourront y trouver un intérêt. L'Etat sarde, en leur confiant la construction et l'exploitation, prend le risque de perdre tout pouvoir dessus. La concession doit donc être prévue de manière à ce que l'Etat conserve un droit de regard dans les affaires de la compagnie privée. La concession demeure un acte de puissance publique³.

C'est dans cet état d'esprit qu'est ouvert le 10 août 1852, « un concours pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au-delà des Alpes en Savoie⁴ ». Les entrepreneurs, les capitalistes et les industriels nationaux et étrangers sont invités à présenter au ministère des Travaux publics avant le 31 mai 1853, leurs propositions pour un chemin de fer partant de Modane, parcourant la vallée de l'Arc, puis la vallée de l'Isère jusqu'à

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 15 mai 1852.

² *Ibidem*, séances des 22 avril 1851 et 15 mai 1852.

³ D. VARASCHIN, « De la concession en Espagne et en Italie, XIXe-XXe siècles », *Entreprises et histoire*, n° 31, 2002/4, p. 55.

⁴ ADHS, 10 FS 175, « Programme de concours pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au-delà des Alpes en Savoie », 10 août 1852.

Montmélian, Chambéry et Aix-les-Bains. De cette dernière ville, la ligne se dirigera sur Annecy, puis vers la frontière genevoise. De Chambéry, une autre ligne pourrait – la formule est au conditionnel – se diriger vers la frontière française en passant par Saint-Genis-d’Aoste (en bordure du Rhône). En 1852, la priorité est clairement donnée à une liaison avec Genève. Selon B. Gille, cela s’explique par le fait que les producteurs de vin sarde redoutent la concurrence française¹. L’explication avancée par M. Merger semble plus pertinente. Turin attend certainement que le gouvernement français se positionne à propos d’un projet de ligne entre Lyon et Genève concurrençant directement le projet sarde². Mais, il ne faut pas non plus perdre de vue que l’un des grands objectifs du gouvernement sarde est de faire de Gênes le port de la Suisse occidentale, grâce à une liaison avec Genève. La compagnie concessionnaire devra construire et exploiter la ligne à ses risques et périls. En échange, le gouvernement assurera à la société un minimum d’intérêt de 4,5 % sur le capital social requis pour toutes les dépenses supportées par elle depuis ses études préliminaires jusqu’au jour de la mise en service. Ce capital social ne pourra pas excéder 250 000 Francs par kilomètre de longueur effective. La compagnie obtiendra le monopole du tracé. Aucune autre ligne ne pourra être concédée à une autre société sur le même parcours. Le chemin de fer sera concédé pour une période de 99 ans. Le gouvernement aura néanmoins la possibilité de le racheter après 35 ans. Un grand nombre de conditions concernent également le relief du tracé, la pose des voies, la construction des stations ou encore le matériel mobile. Pour prouver leur validité financière, les compagnies intéressées devront effectuer un dépôt de 2 millions de Francs dans les caisses de l’Etat. Une clause prévoit, sans entrer dans les détails, que le gouvernement aura un droit de regard sur les assemblées de la société, sur les tarifs appliqués pour le transport de marchandises et de voyageurs, le nombre de courses journalières, l’entretien des rails et du matériel mobile et le règlement intérieur. Par ce concours et ses modalités, l’Etat sarde s’assure de toujours contrôler le chemin de fer à construire. Le programme du concours est communiqué aux gouvernements français et britannique, témoignant ainsi du caractère international que l’on compte bien faire jouer à ce chemin³.

La ligne savoyarde n’est pas la seule ligne stratégique du royaume à être confiée à des particuliers. En effet, celle de Turin à Novare est également construite par la société anglaise Brassey, Jackson et Henfrey, et ouverte à circulation le 20 octobre 1856. Cette ligne est

¹ B. GILLE, *Les investissements français en Italie*, op. cit., p. 153.

² M. MERGER, « A la croisée des intérêts, le chemin de fer », op. cit., p. 356.

³ National Archives, Kew, FO 67/189, lettre du marquis Oldoini, chargé d’affaires de Sardaigne au comte de Malmesbury, secrétaire d’Etat aux Affaires étrangères, 9 septembre 1852.

pourtant essentielle du point de vue militaire, puisqu'elle constitue une porte d'entrée vers l'ennemi autrichien.

Les considérations d'ordre financier et l'impérieuse nécessité de relier Turin à la Suisse et à la France, finissent donc par l'emporter sur la peur de l'Etat de se voir déposséder en partie d'un axe si stratégique du point commercial, politique et militaire au profit de particuliers, qui plus est de nationalités étrangères.

2.2.- De multiples demandes de concession qui témoignent du potentiel du chemin de fer savoyard

Si le gouvernement finit par accepter de recourir aux capitaux privés, c'est aussi parce qu'il est assuré de trouver des investisseurs. En effet, depuis la fin des années 1840, plusieurs compagnies se montrent intéressées par une ligne transnationale à travers le territoire savoyard. Mais, elles entendent faire jouer à ce chemin de fer un rôle qui n'est pas forcément celui souhaité par l'Etat sarde.

2.2.1.- Les premières propositions de traversées de la Savoie par des compagnies privées

Les compagnies privées n'ont pas attendu le concours lancé par l'Etat en 1852, pour s'intéresser au chemin de fer en Savoie. Plusieurs projets sont avancés auparavant et tous ont en commun de considérer le territoire savoyard comme un axe, comme un territoire à traverser, et non pas à desservir.

La première demande de concession est formulée en 1845, par un Grenoblois, le comte de Pina. Il se propose de former une société anonyme avec un entrepreneur de Valence, Montlevier, et un ingénieur des Ponts et Chaussées de Grenoble, Cunit, afin de construire et d'exploiter un chemin de fer entre Grenoble et Genève qui passerait à travers la Savoie. De Grenoble, la ligne se dirigerait sur Montmélian et Chambéry, passerait à proximité d'Aix-les-Bains, puis par Rumilly, Seyssel et Genève¹. Le fait de ne pas envisager de desservir Aix-les-Bains, deuxième plus grande ville de la Savoie du Sud en termes de population, montre bien que l'objectif reste la traversée et non la desserte du territoire savoyard. Le projet est classé

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 2, demande de concession adressée par le comte de Pina au ministre de l'Intérieur du royaume de Sardaigne, non datée, mais 1845.

sans suite, car Turin ne trouve aucun intérêt à cette transversale nord-sud, puisqu'elle en est exclue. Ce tracé par la Savoie est même vu par le gouvernement sarde comme un danger car, s'il était par la suite prolongé vers le sud, il tendrait à favoriser un passage par le Mont-Genève au détriment du Mont-Cenis. Les demandeurs souhaitent en fait, grâce à ce chemin de fer, que la ville de Grenoble concurrence Lyon dans le transit des marchandises. Ceci est d'autant plus urgent que le principe d'une ligne entre Lyon et Marseille a été adopté en France par la loi du 11 juin 1842.

Une seconde demande de concession est formulée en mai 1852. Une société constituée sous le nom de Compagnie Franco-Piémontaise requière auprès du gouvernement sarde l'autorisation de faire procéder aux études pour un chemin de fer de France en Italie. Comme son nom l'indique, ses fondateurs sont à la fois des sujets français et sardes, ce qui, l'espère la compagnie, jouera en sa faveur. En effet, le projet est porté par le syndic des Marais de Bourgoin, H. Pinondel de la Bertoche, le vicomte de Partounaux, député au corps législatif français, Monternault et le vicomte de Cussy, administrateurs du chemin de fer d'Orléans, d'Arneville, propriétaire, et G. Barbaroux, banquier d'origine savoyarde à Turin. La société propose de construire et d'exploiter un chemin de fer qui partirait de Lyon, passerait par le nord du département de l'Isère, par Chambéry, traverserait la Savoie pour aboutir provisoirement à Modane, au pied du Mont-Cenis¹. Un embranchement se détacherait de cette ligne principale à Saint-Didier-de-Cordon ou à Saint-Genis-d'Aoste pour aller sur Genève, tandis qu'un autre depuis Montmélian irait sur Grenoble. C'est un réseau de 350 kilomètres au total, que la Compagnie Franco-Piémontaise propose de mettre en place². Le 10 juin 1852, H. Pinondel de la Bertoche se rend à Turin pour présenter le projet au ministre des Travaux publics, P. Paleocapa³. Ce dernier l'écarte rapidement car, pour le gouvernement sarde, la priorité est pour l'heure d'assurer le chemin de fer entre Chambéry et le Mont-Cenis avant d'envisager une quelconque connexion avec la France. La proposition de la Compagnie Franco-Piémontaise est pourtant soutenue par plusieurs députés – Menabrea, Brunier, Lonazay, Péron, d'Avernioz – et sénateurs savoyards – Forest, Picolet, Jacquemoud⁴ – qui y voient enfin l'occasion pour leur territoire d'avoir un chemin de fer. En revanche, elle ne bénéficie pas de l'appui du ministre des Finances, C. Cavour, pour qui « la Bertoche n'est pas

¹ H. PINONDEL DE LA BERTOCHÉ, *Compagnie franco-piémontaise. Chemin de fer de la Savoie, du Mont-Cenis aux frontières de la France et de la Suisse*, Paris, Imp. de Giraudet et Jouaust, 1852, p. 3.

² AN, F14 8627, lettre de H. Pinondel de la Bertoche au ministre de France à Turin, 15 juin 1852.

³ *Ingegneria e politica nell'Italia dell'Ottocento : Pietro Paleocapa*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 1990, 556 p. *Pietro Paleocapa e la grande ingegneria dell'Ottocento*, Bergamo, Biblioteca civica Angelo Maj, 1989, 148 p.

⁴ M. MERGER, « A la croisée des intérêts, le chemin de fer », *op. cit.*, p. 352.

une compagnie sérieuse, et lui personnellement est plutôt fait pour planter des navets que pour former une compagnie¹ ». Or ne pas bénéficier de l'appui de C. Cavour s'avère un lourd handicap.

Une autre proposition émane aussi de capitalistes anglais se montrant intéressés par un chemin de fer qui raccourcirait les distances entre l'Angleterre et les Indes, qui ferait de Gênes et non plus de Marseille, le port méditerranéen de l'Angleterre. Ainsi en octobre 1852, par l'intermédiaire de J.-W. Brett et du banquier J. Masterman de Londres, ils font une proposition à l'Etat sarde. Les deux hommes sont déjà impliqués dans l'industrie des transports et des communications. J.-W. Brett est le fondateur de la « Compagnie du télégraphe sous-marin de la Manche ». Il a posé le 28 août 1851, le premier câble entre l'Angleterre et la France. Mais après une unique communication réussit, le câble est arraché, et l'entreprise ruinée. J. Masterman, quant à lui, est très impliqué dans les chemins de fer français. Il est actionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon, du Nord et du Centre, dont il deviendra à chaque fois directeur². Les deux hommes offrent de prendre à leur charge la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Suse à Genève. Leur proposition comprend également les travaux de percement d'un tunnel sous le Mont-Cenis. De cette ligne principale partirait un embranchement reliant Chambéry à Grenoble³. E. Taparelli d'Azeglio, légat de Sardaigne à Londres, appuie cette demande auprès du nouveau président du Conseil C. Cavour, en mettant en avant la solidité financière des banques anglaises⁴. Mais la demande est classée sans suite, probablement parce que le projet n'envisage pas de liaison avec Lyon, et surtout, parce que laisser la construction du tunnel si attendu à une société privée anglaise, ferait perdre à l'Etat sarde toute main mise dessus.

Le rejet par le gouvernement sarde de ces différentes demandes de concession s'explique à la fois par les ressources financières insuffisantes dont disposent les compagnies, par leurs tracés ne correspondant pas aux aspirations de l'Etat, et par leur manque d'appuis auprès des personnalités politiques influentes à Turin. Une seule en revanche, réunit ces trois conditions et réussit à remporter le concours ouvert par l'Etat sarde en août 1852, la Compagnie Victor-Emmanuel.

¹ Lettre de C. Cavour à H. Avigdor, 13 décembre 1852, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

² D. HEULLANT, « Le chemin de fer de Paris à la mer. Sa phase finale (1840-1848) », *Annales de Normandie*, n°1, 1977, p. 54.

³ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 3, réponse au « concours pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au-delà des Alpes en Savoie » rédigée par J.-W. Brett 20 octobre 1852.

⁴ *Ibidem*, lettre de M. E. d'Azeglio au président du Conseil, C. Cavour, 21 octobre 1852.

2.2.2.- De la compagnie lyonnaise de C. Reyre à la Compagnie Victor-Emmanuel

A l'origine de la Compagnie Victor-Emmanuel se trouve un Lyonnais, Clément Reyre, qui lance en 1845, l'idée d'un chemin de fer entre Lyon, Genève et Chambéry. C. Reyre est un homme influent de la métropole lyonnaise. Il est le fondateur du *Courrier de Lyon* en 1831, journal favorable à la Monarchie de Juillet. Il est maire de la Guillotière, puis premier adjoint au maire de Lyon à partir de 1848 et membre du Conseil général du Rhône. C. Reyre est également actionnaire de la compagnie des mines de Villars dans le bassin de Saint-Etienne. La ligne qu'il envisage à travers la Savoie, partirait de Lyon, traverserait le département de l'Isère pour aller à Saint-Genis-d'Aoste, traverserait le Rhône vers Cordon, entrerait dans le département de l'Ain et remonterait le long du fleuve jusque dans le Genevois. Un embranchement irait éventuellement sur Chambéry en traversant le Rhône à Culoz¹. Mais la crise économique de 1847, et les événements politiques de l'année suivante, l'obligent à ajourner son projet. Il profite du contexte politique favorable aux investisseurs privés en France et dans le royaume de Sardaigne pour le relancer en 1852. Cette année-là, il fonde une compagnie où figurent exclusivement des Lyonnais dans le conseil d'administration. Ainsi, s'adjoignent à lui, des responsables politiques locaux – Lacroix de Laval, l'ancien maire de Lyon, Riboud, Bergier, membres du conseil municipal –, des juges au tribunal de commerce de la ville – Joannon, Bouchardier –, et des banquiers – Olivier, P. Reyre. La société propose cette fois-ci une ligne qui irait jusqu'au pied du Mont-Cenis. C. Reyre a compris que son projet n'avait aucune chance d'être étudié par Turin s'il n'envisageait pas une traversée entière du territoire savoyard. Ainsi, de la ligne principale de Lyon à Genève s'en détacherait une autre à Saint-Genis-d'Aoste qui entrerait en Savoie, passerait par Chambéry et se prolongerait jusqu'à Modane. Le gouvernement sarde se montre intéressé par le projet, mais subordonne son accord à celui du gouvernement français en ce qui concerne le point de raccordement de la ligne franco-savoyarde à Saint-Genis-d'Aoste². Le ministère des Travaux publics cherche surtout à gagner du temps, puisqu'il est sur le point d'ouvrir le « concours pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au-delà des Alpes en Savoie ». Le 19 mars 1852, la compagnie sollicite auprès du gouvernement français la concession d'un chemin de fer de Lyon à Saint-Genis-d'Aoste. Mais, l'accueil est réservé, car C. Reyre voit en fait dans ce chemin de fer un moyen pour Lyon de diriger le jeu

¹ C. REYRE, *Mémoire sur le chemin de fer d'Italie*, op. cit., p.12.

² Lettre de C. Reyre à C. Cavour, 6 août 1852, in C. PISCEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

ferroviaire et de garder le contrôle sur les relations franco-suisses. Les lignes projetées consacreront la position de carrefour commercial de la métropole lyonnaise. Cette dernière pour cette raison, soutient fermement le projet par l'intermédiaire de sa chambre de commerce¹. L'objectif est également de prendre de vitesse une compagnie constituée par de puissants capitalistes parisiens – F. Bartholony, E. Blount, Hély d'Oissel, le duc de Galliera – et genevois – C. Kohler, et le général Dufour – pour un chemin de fer de Lyon à Genève par Ambérieu. Le maître d'œuvre du projet, F. Bartholony, président du chemin de fer du Paris-Orléans depuis 1839, est le représentant de la haute-banque protestante à Paris, et assure les liaisons avec Genève². Cette compagnie a l'appui de la métropole parisienne qui voit là un bon moyen d'obtenir une liaison directe avec Genève et la Suisse – sans passer par Lyon – en se connectant à Ambérieu depuis Bourg et Mâcon.

Mais, la compagnie envisagée par C. Reyre n'est pas assez solide financièrement pour lutter contre celle de F. Bartholony qui associe les noms des hautes-banques parisienne et genevoise. Le Lyonnais en mal de soutien prend alors contact avec le banquier parisien C. Laffitte, par l'intermédiaire de J. Calvet-Rogniat, député de l'Aveyron, qui a soutenu son premier projet en 1845. C. Laffitte, neveu de Jacques Laffitte, le grand banquier de la Monarchie de Juillet, et fils du fondateur de la grande entreprise de messageries Laffitte et Caillard, a fondé en 1834, une première banque avec l'Anglais E. Blount. Son établissement bancaire lui permet d'obtenir plusieurs concessions de chemins de fer (Paris-Rouen, Rouen-Le Havre, Amiens-Boulogne). Mais, sa banque fait faillite en 1848. Parallèlement, il gravite autour du pouvoir en place. Il est fait chevalier de la légion d'honneur en 1837, puis est anobli par Louis-Philippe qui l'élève au rang de comte en 1843. Il mène une courte carrière politique. C. Laffitte est élu député de Louviers le 13 janvier 1844, chaudement soutenu par le gouvernement. Son élection est cependant invalidée (à quatre reprises) pour corruption électorale car il a promis à ses électeurs la construction d'un embranchement ferroviaire de Saint-Pierre à Louviers. Finalement, à sa cinquième élection, il déchire son engagement et peut siéger au Palais-Bourbon. Il est un fidèle soutien de Guizot. Il est réélu en 1846, puis cesse ses activités politiques deux ans plus tard. Trois ans après la faillite de son premier établissement bancaire, C. Laffitte fonde en juin 1851, une nouvelle maison de banque mais qui est beaucoup plus modeste sans l'appui de ses anciens partenaires³. C'est donc à cet établissement que C. Reyre s'adresse en mars 1852. C. Laffitte attend le mois de novembre

¹ ADHS, 11 J 1048, extrait des délibérations de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 16 décembre 1852.

² N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, op. cit., p. 81-86.

³ *Ibidem*, p. 100-104 et p. 222-225.

1852, pour annoncer son entrée dans l'affaire qui lui est proposée¹. Il profite probablement de ces quelques mois pour contacter des capitalistes parisiens qui seraient susceptible de remplacer les actionnaires lyonnais au sein de la compagnie. En effet, dès son arrivée officielle, il s'efforce de limiter le pouvoir de la métropole lyonnaise au profit de Paris et s'empare finalement du projet à la place de C. Reyre.

C. Laffitte défend dès lors un chemin de fer de Chambéry à Modane avec ses deux embranchements en direction de Lyon par Saint-Genis-d'Aoste et de Genève par Annecy, auprès du ministre des Travaux publics sarde P. Paleocapa et de C. Cavour en qui il voit un allié de taille. Il compte d'ailleurs sur son associé dans cette affaire, A. Bixio, pour l'introduire auprès du président du Conseil. En effet, A. Bixio est l'ami intime de C. Cavour qu'il a rencontré pour la première fois lors d'un de ses séjours à Paris en 1843². De plus, il connaît bien le milieu politique turinois puisqu'il a été en 1848 le représentant français à Turin. C'est aussi un administrateur du Crédit Mobilier. C. Laffitte réussit ensuite à convaincre des financiers parisiens et lyonnais (C. Odier, A. Dailly, G. Delahante, A.-L. André, J. Calvet-Rogniat, C. Reyre), mais aussi anglais (W. Chaplin, J. Easthope, W. Hope) et sarde (H. Avigdor) d'apporter leur soutien à cette entreprise, qui prend le nom de Compagnie Victor-Emmanuel. Cette dernière est alors en mesure de répondre officiellement au concours lancé par l'Etat sarde en août 1852. Comme aucune autre société ne dépose finalement de dossiers, le gouvernement décide de fermer le concours le 1^{er} avril 1853, soit presque deux mois avant la date fixée au départ. Il est de notoriété publique que cette proposition l'emportera, donc les éventuels concurrents s'abstiennent.

Une commission composée des députés Daziani, de Martinel, Vincenzo, Moffa di Lizio, Bosso et Marco est ensuite chargée d'examiner la proposition. Le compte-rendu final, lu par le rapporteur L.-F. Menabrea à la Chambre des députés, se montre favorable à la société de C. Laffitte qui répond parfaitement aux modalités du concours.

Malgré tout, la presse savoyarde doute encore de la réussite du projet. La caricature parue dans le journal satirique chambérien *Le Carillon* le 3 avril 1853, témoigne de la méfiance des populations locales à l'égard du gouvernement sarde (document 4). Ce dernier tarde à les conduire sur la voie de la modernité, et par ses tergiversations le royaume risque de se faire devancer par un chemin de fer entre Lyon et Genève passant par l'Ain. Au moment de la parution de cette caricature, la compagnie française du Lyon-Genève discute en fait avec le

¹ MENOU, *Monsieur Charles Laffitte et la compagnie du chemin de fer de Savoie*, Lyon, Imp. Nigon, 1854, p. 25.

² R. ROMEO, *Vita di Cavour*, op. cit., p. 94.

gouvernement français des conditions de la concession de son chemin de fer (concession accordée par un décret du 30 avril 1853). Sur le dessin, la frontière matérialisée par le Rhône délimite deux mondes. D'un côté, celui d'une Savoie agricole pauvre sous l'influence de l'Eglise symbolisée par une croix. Les populations croulent sous le poids des impôts. De l'autre côté de la frontière, l'auteur représente une France qui a réussi à imposer sa compagnie de « chemin de fer du département de l'Ain ». Depuis le train en circulation, un voyageur fait un pied de nez au paysan savoyard qui courbe l'échine. La marche française vers le progrès représentée par la fumée de la locomotive, fait écho à la fumée qui s'échappe d'une modeste chaumière savoyarde.

NOUVELLE CONSOLANTE.



Attendu la clôture prochaine de la session du Parlement, les chemins de fer sillonneront la Savoie par le département de l'Ain.

Document 4. « Nouvelle consolante », *Le Carillon* le 3 avril 1853 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).

Un projet de loi est présenté à la Chambre des députés par le ministre des Travaux publics, le 20 avril 1853, pour la concession de la ligne savoyarde à la Compagnie Victor-Emmanuel. Il ne reste plus à la Chambre qu'à voter.

2.2.3.- Les engagements de la Compagnie Victor-Emmanuel

Le projet de loi est discuté à la Chambre du 11 au 14 mai 1853. Il soulève quelques oppositions dans les rangs des députés. Elles portent principalement sur la garantie d'intérêt sur le capital de 4,5 % qui est jugée exorbitante compte tenu du fait qu'elle devra être

maintenue pendant les 99 ans de la concession¹. Le même taux et la même durée ont pourtant été adoptés pour la ligne de Turin à Suse. Mais, à titre de comparaison, il est de 3 % seulement pour la ligne de Lyon à Genève qui est concédée par décret du 30 avril 1853². La possibilité d'un embranchement vers Lyon par Saint-Genis-d'Aoste est également questionnée. En effet, des députés sont persuadés, à juste titre, que le gouvernement français y fera obstacle. Enfin, certains critiquent le tracé sur le territoire savoyard, à l'instar du député de Bozel, C. Gonnet, qui, à la ligne vers la Maurienne et le Mont-Cenis, préférerait un tracé à travers la Tarentaise et le Petit-Saint-Bernard. Il s'agit là d'une stratégie purement électorale³. Mais comme le rappelle L.-F. Menabrea, l'objet de la discussion n'est pas la teneur de la concession, seulement son approbation ou son rejet. Le caractère primordial de ce chemin de fer pour la Savoie, mais aussi pour le royaume de Sardaigne, n'est absolument pas remis en question, et la loi est finalement adoptée par la Chambre des députés à une large majorité, par 87 voix contre 17, puis promulguée le 23 mai 1853⁴.

La Compagnie Victor-Emmanuel s'engage alors à construire et exploiter à ses risques et périls, un chemin de fer à une seule voie partant de Modane, parcourant les vallées de l'Arc et de l'Isère jusqu'à Montmélian, puis Chambéry. De là, un embranchement partira vers la frontière française par Saint-Genis-d'Aoste, tandis qu'un autre passera par Aix-les-Bains, Albens, puis s'approchera le plus possible d'Annecy avant d'aller vers le Genevois (figure 3). Le gouvernement sarde se réserve de traiter avec le gouvernement fédéral helvétique afin d'obtenir que « la concession et l'approbation formelle de ce prolongement, soient accordées de préférence à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Savoie⁵ ». L'Etat sarde garde aussi la possibilité d'accorder de nouvelles concessions pour des lignes en embranchement ou en prolongement de celle de Modane à Chambéry. En revanche, aucun raccordement avec la France autre que celui prévu par Saint-Genis-d'Aoste, ne pourra être accordé pendant une durée de dix ans à compter de l'achèvement des travaux. La loi prévoit également que dans le cas où le percement du tunnel du Mont-Cenis serait réalisé prochainement, la ligne qui irait de Modane à Suse serait concédée en priorité à la Compagnie Victor-Emmanuel. Dans un esprit de desserte du territoire qui n'apparaissait pas nécessairement avant, cette dernière est tenue d'établir « des stations près de tous les principaux centres de population, villes, chefs-lieux de Mandement (canton) ou grosses

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 12 mai 1853.

² *L'Industrie*, 4 juin 1853.

³ *Atti della camera dei deputati*, séance du 12 mai 1853.

⁴ *Ibidem*, séance du 27 mai 1853.

⁵ ADHS, 11 J 1048, article 3 du cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel approuvé par le gouvernement sarde, 20 avril 1853.

bourgades à proximité desquels le chemin de fer passera¹». La société dispose de trois mois à compter de la promulgation de la loi pour commencer les travaux et de quatre années pour les achever, sous peine d'être déchue de la concession. Elle ne pourra obtenir de délai supplémentaire qu'en cas de guerre ou de troubles politiques. Cette clause, somme toute classique, est une précaution prise par l'Etat sarde à la suite de la guerre contre l'Autriche en 1848-1849, qui a conduit pendant un temps à la suspension des travaux sur la ligne de Gênes à Turin, et de la vague révolutionnaire qui a secoué l'Europe à la même époque. Pour financer les infrastructures et les superstructures, la compagnie est libre de recourir à l'émission d'actions ou de contracter des emprunts.

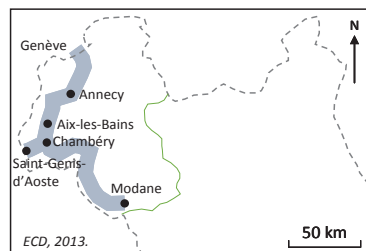
La société s'engage à respecter en totalité 86 articles, portant à la fois sur des aspects techniques (tracés des lignes, matériaux et matériels à employer, expropriations), financiers (garantie d'intérêts, émissions d'actions) et commerciaux (tarifs à appliquer aux voyageurs et aux marchandises, transports pour le compte de l'Etat).

La Compagnie Victor-Emmanuel se trouve donc chargée par l'Etat sarde d'une ligne qui a vocation à s'inscrire dans un réseau européen. Si, dans le programme du concours établi en 1852, le raccordement avec la ligne française n'était qu'une éventualité, avec la loi en 1853, il devient une obligation. Cette évolution s'explique par le fait que la compagnie concessionnaire est en partie contrôlée par des Français, mais surtout par la prise de conscience par le gouvernement sarde de l'absolue nécessité de connecter efficacement le Piémont à Lyon, un de ses principaux partenaires commerciaux, et de détourner ainsi vers le port de Gênes une partie du transit qui traditionnellement passe par Marseille.

Mais, construire la ligne telle qu'elle est prévue par la loi, se révèle vite délicat pour la compagnie ferroviaire qui se heurte à des obstacles à la fois financiers, politiques et diplomatiques.

¹ *Ibidem.*

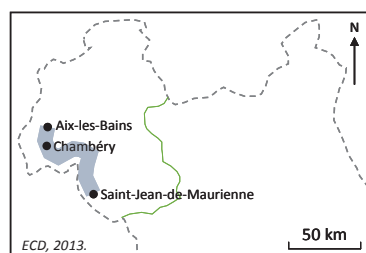
La Compagnie Victor-Emmanuel, des Alpes en Méditerranée : trajectoire et signification de la mise en place du chemin de fer en Savoie



1853 : obtention de la première concession

Faisceau de la concession pour l'établissement d'une ligne ferroviaire de Modane à la frontière française et à la frontière suisse

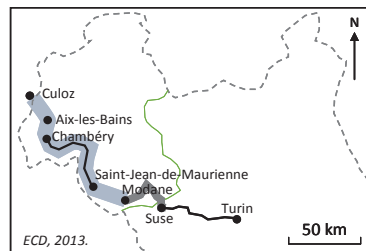
Concession ouverte au concours le 10 août 1852, remportée par la compagnie du Victor-Emmanuel le 1^{er} avril 1853, validée le 23 mai 1853.



1854 : adaptation de la concession

Faisceau de la concession pour l'établissement d'une ligne ferroviaire de Saint-Jean-de-Maurienne à Aix-les-Bains

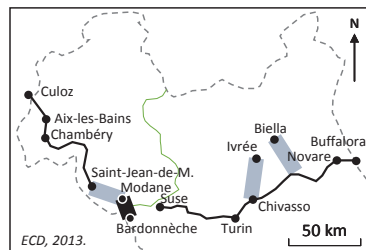
Réduction de la concession octroyée le 16 juillet 1854 par le gouvernement à la compagnie sur demande de celle-ci.



1856 : positionnement sur la logique d'axe de franchissement alpin

Faisceau de la concession pour l'établissement d'une ligne ferroviaire de Modane à Culoz
Faisceau de la concession pour l'établissement d'un « tramway » le long de la route du Mont-Cenis (juin-août 1856)
Ligne ouverte et exploitée par la compagnie

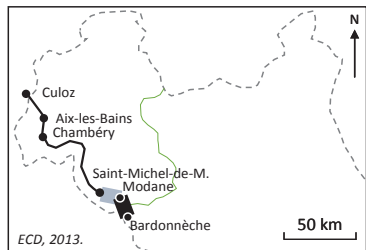
Orientation par le gouvernement des concessions de la compagnie vers le franchissement par réalisation d'un tunnel : - 16 juin 1856, prolongement de la concession d'Aix-les-Bains à Culoz et de Saint-Jean-de-Maurienne à Modane et ainsi positionnement de l'itinéraire naissant sur l'axe Paris-Italie (Mâcon-Culoz en cours de construction par le Lyon-Genève) ; concession pour la construction d'un « tramway » le long de la route du Mont-Cenis (annulée dès le mois d'août 1856) ; concession par l'Etat au VE de l'exploitation de la ligne de Suse à Turin ouverte depuis le 25 mai 1854. - 20 octobre 1856, mise en exploitation de la ligne d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne



1858 : terminer les liaisons avec les réseaux étrangers

Faisceaux des concessions complémentaires
Ligne ouverte et exploitée par la compagnie
Chantier du tunnel du Mont-Cenis avec ses fronts de percement pour lequel le VE contribue à hauteur de 20 millions de francs

Incitation de la part de l'Etat (15 août 1857) à participer aux frais engagés pour la réalisation de la percée du Mont-Cenis (septembre 1857) en échange de l'obtention de nouvelles concessions sur le versant est du royaume visant à exploiter Turin-Novare (ouverte le 20 octobre 1856) et de terminer la liaison avec les chemins de fer autrichiens sur le Tessin (effective le 1^{er} juin 1859) ainsi que de construire de nouvelles pénétrantes vers les vallées alpines du nord du territoire. Poursuite de la réalisation de l'itinéraire sur le versant ouest avec l'ouverture du pont sur le Rhône (27 août 1858) permettant la liaison avec le réseau français Mâcon/Lyon-Genève (PLM).



1863 : désengagement piémontais et aventure sicilo-calabraise, permence savoyarde

Dernière concession non réalisée dans les Alpes : St-Michel-de-M.-Modane
Ligne ouverte et exploitée par la compagnie
Chantier du tunnel du Mont-Cenis avec ses fronts de percement pour lequel le VE contribue à hauteur de 20 millions de francs
Nouvelles concessions en Sicile et Calabre

Poursuite de la construction de la ligne en Maurienne avec mise en exploitation du segment St-jean-de-Maurienne – St-Michel-de-Maurienne (15 mars 1862). Retrait de la compagnie de la plaine du Pô suite au rachat par l'Etat des concessions attribuées précédemment au VE ; obtention de nouvelles concessions pour un chemin de fer à réaliser en Sicile et en Calabre (9 juillet 1863).

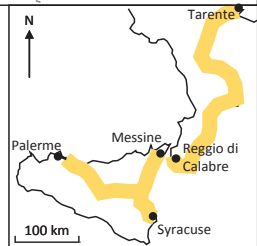


Figure 3. La Compagnie Victor-Emmanuel, des Alpes en Méditerranée : trajectoire et signification de la mise en place du chemin de fer en Savoie (E. Cottet Dumoulin, septembre 2013).

3.- Le Victor-Emmanuel, un acteur pour une traversée

Si la Compagnie Victor-Emmanuel paraît digne de confiance au moment de sa constitution du fait des grands noms de la finance internationale qui en font partie, le gouvernement sarde déchanté néanmoins rapidement. Les difficultés économiques qu'elle rencontre dès la première année, les conflits en son sein même entre les actionnaires défenseurs des intérêts de la métropole lyonnaise et ceux de la métropole parisienne, et les obstacles que dresse le gouvernement français au raccordement de la ligne savoyarde à son réseau, conduisent la société à ne pas tenir ses engagements envers l'Etat sarde.

Au cœur de ces différents points de crispation apparaît à chaque fois un personnage, le président de la compagnie, C. Laffitte. Son comportement ambigu n'est pas totalement étranger aux difficultés rencontrées et à la perte de crédit de la société auprès du gouvernement, mais aussi auprès de la population savoyarde.

3.1.- Une société à capitaux transnationaux

La Compagnie Victor-Emmanuel est juridiquement une société anonyme¹. Sa dénomination ne révèle donc par le nom des actionnaires. Elle peut même en ignorer l'identité lorsque les titres de la société sont au porteur. Ce statut protège partiellement les actionnaires en cas de faillite, puisque seul le capital social peut répondre des dettes de la société. Dans le cas de la Compagnie Victor-Emmanuel, ce capital social est fixé à 50 millions de Francs, répartis en 100 000 actions de 500 Francs, valeur élevée, mais usuelle à l'époque dans ce type de projet. Une souscription est ouverte le 4 avril 1853, afin de le réunir. Les sources sur ce sujet sont très limitées et il est impossible de dresser un état exact des personnes qui répondent à l'appel lancé par la société. Cependant, il apparaît que ce sont à la fois des sujets sardes, mais aussi français et anglais. Ils ont en commun d'appartenir aux réseaux professionnels ou privés des meneurs du projet. C'est la plupart du temps par leur intermédiaire qu'ils sont amenés à investir dans ce chemin de fer.

¹ A. LEFEBVRE-TEILLARD, *La Société anonyme au XIXe siècle : du Code de commerce à la loi de 1867, histoire d'un instrument juridique du développement capitaliste*, Paris, Presses universitaires de France, 1985, 481 p.

3.1.1.- Les souscriptions au capital de la Compagnie Victor-Emmanuel

La société a recours à deux méthodes pour réunir les promesses d'actions. Elle lance une souscription auprès du public qui est invité à s'engager dans les différentes banques de la compagnie, à Chambéry, à Turin, à Paris et à Londres. Une fois la souscription fermée, « la répartition se fait au prorata des demandes¹ ». Parallèlement, certaines maisons achètent une grande quantité d'actions et les redistribuent à leurs clientèles attirées. Ces invitations qui sont présentées comme des faveurs personnelles sont en réalité, davantage des obligations².

Nous n'avons pas retrouvé dans les archives de liste d'actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel et nous ne disposons seulement que d'un état des souscripteurs (tableau 2), c'est-à-dire des actionnaires potentiels, des investisseurs qui s'engagent à acheter des actions, mais qui peuvent encore se rétracter.

Tableau 2. Liste des souscripteurs de la Compagnie Victor-Emmanuel au 14 mai 1853.³

Souscripteurs	nombre d'actions souscrites	lieu de souscription
C. Laffitte (administrateur)	1 100	Paris
A. Bixio (administrateur)	1 100	Paris
W.-W. Hope (administrateur)	1 100	Londres
G. Delahante (administrateur)	1 100	Paris
J. Calvet-Rogniat (administrateur)	1 100	Paris
C. Odier (administrateur)	1 100	Paris
A.- L. André (administrateur)	1 100	Paris
H. Avigdor (administrateur)	1 100	Turin
A. Dailly (administrateur)	1 100	Paris
C. Reyre (administrateur)	1 000	Paris
J. Easthope (administrateur)	1 000	Londres
W. Chaplin (administrateur)	1 100	Londres
Banque de Savoie	4 500	Chambéry
Bolmida frères	2 500	Turin
Barbaroux et compagnie	2 500	Turin
souscriptions anglaises : Easthope et Chaplin	10 000	Londres
Brassey, Jackson et Henfrey	15 000	Londres
Rothschild frères	1 000	Paris

¹ G. RIBEILL, *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993 p. 102.

² *Ibidem*.

³ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 43, liste des souscripteurs de la Compagnie Victor-Emmanuel adossée à l'acte de constitution de la société, 14 mai 1853.

B. Fould	3 000	Paris
Prince Torlonia	1 000	Turin
Prince Soltykoff	1 000	Londres
W. Reed	1 000	Londres
Lhuillier	1 000	Paris
Comte Branicki	750	Paris
Comte des Seraincourt	500	Paris
Marquise de Lavalette	500	Paris
Le Roy de Chabrol	500	Paris
Hubbard	500	Londres
Parent et Schaken	500	Paris
J. Odier	600	Paris
Dollfus Mieg	400	Paris
A. Odier	250	Paris
De Beville	100	Paris
A. Brindeau	300	Paris
A. Boucher	100	Paris
J.-D. Barry	100	Londres
Burlon	100	Paris
A. Blaise	100	Paris
Bertin	200	Paris
Baiginrel	200	Paris
Corti	100	Turin
Cavagnon Latour	100	Paris
Baron de Condé	100	Paris
Mme Chevreau	100	Paris
Mme Capelle	100	Paris
Cuningham	200	Londres
Coquet	100	Paris
C. Dubuit	100	Paris
Droz	100	Paris
Comte d'Alton Shee	100	Paris
P. Daru	200	Paris
G. Fanche	100	Paris
Galignani	150	Turin
P. Gil	100	Paris
H. Galos	100	Paris
Germain de Montfort	150	Paris
Hoskier fils	100	Paris
Langer	100	Paris
V. Lefranc	100	Paris
Lassence	100	Paris
E. Lecompte	200	Paris

Lagrenée	100	Paris
comte Lesiwa	100	Paris
La Peyrière	100	Paris
Meinadier	150	Paris
Manuel	400	Paris
F. de Montguyon	200	Paris
J. Marguerritte	100	Londres
Comte Martini	100	Turin
Mervilles	200	Paris
Oppermann	100	Paris
Comte de Pourtalès Gorgier	100	Paris
J. Paton	100	Londres
Saint-Gernier	100	Paris
W.-W. Hope	2 000	Londres
Souscriptions françaises : Laffitte (1 751 personnes)	32 450	Paris
Total des souscriptions	100 000	

Comme le prouve la liste présentée ci-dessus, la Compagnie Victor-Emmanuel est une société transnationale. Les émissions d'actions se font dans trois pays différents et dans quatre villes. A Chambéry, c'est la Banque de Savoie qui se voit accordée ce privilège¹. Créée par la loi du 26 avril 1851, elle est une des deux banques d'émission et de réescompte du royaume avec la banque de Turin. Son siège est fixé à Annecy. Chambéry n'est qu'une succursale². Sur un total de 100 000 actions, la Banque de Savoie en obtient 4 500 à placer exclusivement chez des investisseurs savoyards³. Le succès est immédiat, le Victor-Emmanuel enthousiasme les notabilités chambériennes⁴. Mais, les archives de cette banque ne conservent pas la liste des personnes qui ont souscrit des actions chez elle à la Compagnie Victor-Emmanuel, et l'état présenté ci-dessus groupe sous le nom des banques les souscriptions de leurs clients. Cette façon de procéder est tout à fait classique dans le monde de la finance⁵. Seuls quelques rares

¹ Archives de la Banque de France, compte-rendu de l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de Savoie, 4 septembre 1853.

² H. BONIN, « L'incorporation bancaire de 1860. Une simple annexion ou une chance d'intégration ? », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, la France, l'Europe*, op. cit., p. 132. J. BOUVIER, « Les Pereire et l'affaire de la banque de Savoie », *Cahiers d'histoire*, n° 5, 1960, p. 383-410. P. GUICHONNET « La banque de Savoie sous le régime sarde (1851-1860) » in *Mélanges d'histoire économique et sociale en hommage au professeur Antony Babel*, Genève, Université de Genève, 1963, p. 211-233.

³ Lettre de J.-J. Rey à C. Cavour, 25 avril 1853, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

⁴ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, op. cit., p. 162.

⁵ B. GILLE, *La banque et le crédit en France de 1815 à 1848*, Paris, Presses universitaires de France, 1959, p. 205-206.

noms apparaissent dans le hasard des correspondances que nous avons découvertes. Ainsi P. Costa de Beauregard, pilier de la Compagnie Savoyarde, est actionnaire, tout comme le baron du Bourget, grand propriétaire terrien, ou encore le journal *Le Moniteur savoisien*. Il est très difficile au final de dire si les personnes résidant en Savoie qui ont réclamé avec ardeur le chemin de fer au Parlement ou ailleurs, investissent dans cette société. Les actionnaires savoyards restent en tout cas très minoritaires, puisqu'il ne représente que 4,5 % du total. Le chemin de fer savoyarde est donc loin d'être une œuvre locale.

A Turin, les souscriptions se font auprès de la banque Barbaroux et compagnie, et de la maison Bolmida qui ont à plusieurs reprises soutenu des projets ferroviaires. La première a participé à la fondation en 1852, de la Compagnie Franco-Piémontaise évoquée précédemment. La seconde a en partie financé la construction de la ligne de Turin à Savigliano ouverte à la circulation en 1853¹.

A Paris, les maisons Laffitte et Rothschild sont les deux banques parisiennes à émettre des actions. Les deux établissements ont pourtant été concurrents du temps où C. Laffitte était associé E. Blount. Mais, depuis la faillite et la fondation de sa nouvelle banque, C. Laffitte n'est plus en mesure de rivaliser. L'appui de la maison Rothschild, très impliquée dans les investissements ferroviaires en Europe, est un gage de confiance pour les investisseurs et donc un gros avantage pour la compagnie. Comme pour les autres banques, il est impossible de connaître tous leurs actionnaires. Quelques noms transparaissent de-ci de-là, comme le prince Napoléon-Jérôme qui souscrit 1 000 actions du Victor-Emmanuel en avril 1853². Enfin à Londres, les établissements de Sir John Easthope, W. Chaplin et W.-W. Hope, fournissent des actions à leurs clients privilégiés.

La Compagnie Victor-Emmanuel est donc une société à capitaux majoritairement étrangers à la Savoie et au royaume de Sardaigne. La marche de manœuvre des actionnaires savoyards et piémontais est de ce fait très réduite au sein de la société. Ils sont représentés au conseil d'administration par H. Avigdor. Il est député du collège de Gavi depuis 1850, et fondateur à Turin du journal *La Voix de l'Italie*. C'est un libéral modéré qui s'entend bien avec C. Cavour et soutient la politique du gouvernement. Il devient par la suite chargé d'affaires du Prince de Monaco à Paris, puis consul de la République de San Marin auprès de Napoléon III. H. Avigdor a plutôt bonne presse en Savoie puisqu'il a défendu le projet d'un chemin de fer à la Chambre. Il s'y exprime d'ailleurs en français, puisque niçois d'origine, ce

¹ R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, op. cit., vol 2, p. 182n.

² AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 43, télégramme de C. Laffitte depuis Paris à Lefranc à Turin, 21 avril 1853.

qui le rend plus proche des Savoyards. Toutefois, H. Avigdor peine à s'imposer au sein du conseil d'administration de la société.

La compagnie est en fait contrôlée par les Français, puisque Paris possède 54,75 % des souscriptions. Londres arrive en deuxième place avec 33,25 %, puis seulement Turin et seulement Chambéry avec respectivement 7,5 % et 4,5 %.

3.1.2.- La recherche du capital ou les réseaux à l'œuvre

Comme pour la constitution de toute compagnie ferroviaire, les réseaux professionnels et privés sont mobilisés pour trouver des investisseurs. Ils sont sélectionnés tout d'abord parmi les grands noms de la finance ferroviaire européenne. Plusieurs souscripteurs du chemin de fer en Savoie ont en même temps des intérêts dans d'autres compagnies en 1853. S'il on prend les membres du conseil d'administration de la société à cette date, la plupart possèdent des actions dans d'autres chemins de fer. C. Laffitte siège dans sept conseils d'administration jusqu'en 1857. Alfred Dailly, maître de poste de Paris, auditeur au Conseil d'Etat, est membre des conseils d'administration du chemin de fer de Rouen au Havre au côté de C. Laffitte et des chemins de fer de l'Ouest. Gustave Delahante est chef d'exploitation de la Compagnie Paris-Orléans de 1845 à 1847, puis directeur des compagnies des mines de la Loire à partir de mars 1853, et actionnaire de la Compagnie du Grand Central en juillet de la même année. Il sera également l'un des fondateurs du *Credito italiano* en 1863¹. J. Calvet-Rogniat, dont nous avons parlé précédemment est aussi actionnaire du Paris-Orléans. Sir John Easthope, membre du Parlement anglais et propriétaire du *Morning Chronicle*, est le président du *London and South Western Railway* de 1837 à 1840, puis est directeur de la Compagnie de l'Est, et de l'Orléans à Bordeaux. William Chaplin, lui aussi membre du Parlement, a vendu en 1838, la plus grosse affaire britannique de messagerie, en prévision du triomphe du chemin de fer. Il prend la suite de J. Easthope à la présidence du *London and South Western Railway*, de 1843 à 1852, puis de 1854 à 1858. Il est aussi président du *Southampton Railway*, directeur de la Compagnie du Nord et actionnaire de la Compagnie de chemin de fer de Barcelone à Mataro. Enfin, le banquier W.-W. Hope, surnommé « Crésus Hope » par H. Avigdor² a d'abord soutenu la proposition d'un chemin de fer en Savoie de J. Masterman en 1852, avant de rejoindre l'équipe du Victor-Emmanuel.

¹ N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, op. cit., p. 128-130.

² Lettre d'H. Avigdor à C. Cavour du 13 décembre 1852, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

Les Anglais sont attirés dans l'affaire par C. Laffitte qui, dès la fin des années 1830, a noué des contacts Outre-Manche par l'intermédiaire de son associé E. Blount. Il a de plus épousé une Anglaise en 1831, Florence Anna Cunningham, dont il se sépare de corps et de biens quinze ans plus tard. Il voyage à plusieurs reprises en Angleterre. En 1839, il a assisté à une assemblée générale du *London and South Western Railway* au cours de laquelle il a probablement rencontré les futurs membres du conseil d'administration du Victor-Emmanuel. Plusieurs Anglais ont par la suite, participé avec lui à la fondation de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, puis au Havre, dont la ligne a été concédée par le gouvernement français le 15 juillet 1840. Ainsi, W. Chaplin, J. Easthope et W. Reed sont avec C. Laffitte au conseil d'administration de cette compagnie.

L'emprise du capital anglais sur les chemins de fer continentaux est forte, particulièrement en France, mais aussi en Piémont. Les Anglais investissent dans la ligne de Turin à Suse ou encore dans celle de Turin à Novare. Plusieurs raisons expliquent l'intérêt qu'ils portent aux chemins de fer étrangers. A partir de la fin des années 1840, le marché ferroviaire anglais est saturé, alors qu'il est en pleine expansion à l'étranger. Les possibilités d'investissements y sont alors multiples. En règle générale, ils deviennent actionnaires des lignes favorisant le commerce anglais comme celles reliant des ports. On les retrouve dans les chemins de fer de Paris au Havre, de Paris à Calais, de Paris à Dunkerque, ou dans ceux à travers la Savoie et le Piémont qui doivent à terme être connectés à Gênes et à Brindisi. Ils sont aussi intéressés par l'attribution des chantiers et des commandes de matériel. Ainsi, l'entreprise Brassey et Jackson qui est chargée des travaux de la ligne savoyarde, a souscrit 15 000 actions au Victor-Emmanuel. Elle est également le maître d'œuvre et un des actionnaires du Turin-Suse. Enfin, certains investisseurs anglais ont des affinités particulières avec la France, tel W.-W. Hope qui possède une résidence à Paris.

Plusieurs souscripteurs de la Compagnie Victor-Emmanuel sont aussi amenés par l'entremise de la Société générale de crédit mobilier (ou Crédit Mobilier). La paternité de cette institution financière, deuxième banque la plus importante derrière la Banque de France, est difficile à attribuer¹. Hommes politiques – le duc de Persigny et le duc de Morny –, et banquiers – B. Fould, J. Mirès et les frères Emile et Isaac Pereire – semblent contribuer à sa création en 1852. L'objectif de la société est de soutenir les entreprises industrielles, commerciales ou de travaux publics en leur achetant des actions ou en leur consentant des

¹ AYCARD, *Histoire du Crédit mobilier, 1852-1867*, Paris, Librairie internationale ; Bruxelles, A. Lacroix, Verboecheven et Cie 1867, p. 9-12. G. FARGETTE, *Emile et Isaac Pereire : l'esprit d'entreprise au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 110. J. AUSTIN, *Les frères Pereire. Le bonheur d'entreprendre*, Paris, Perrin, 1984, 428 p.

crédits, les deux financés par les dépôts et les émissions d'obligations¹. Le Crédit Mobilier est un nouveau type d'institution bancaire, qui s'oppose à la haute banque. Il est difficile de donner une définition précise de cette dernière, d'autant que les historiens spécialistes du sujet peinent à se mettre d'accord. Un consensus se dégage néanmoins sur trois points selon N. Stoskopf : La haute banque « forme une élite qui se distingue par son honorabilité, son renom, sa respectabilité, sa solidité, et sa stabilité et donc par la valeur de sa signature qui inspire la plus grande confiance ». « Elle est organisée sur une base familiale, sous la forme de la société en nom collectif, voire de la société en commandite simple ». « Elle s'occupe des grandes affaires, celles qui ont une dimension internationale² ». La haute banque travaille avec les capitaux de ses associés-gérants, tandis que le Crédit Mobilier est constitué en société anonyme³.

Le nom du président du Crédit Mobilier, Isaac Pereire, n'apparaît qu'une seule fois dans les sources retrouvées, en 1855, dans une lettre de C. Cavour évoquant le voyage à Turin de C. Laffitte et I. Pereire au cours duquel ils s'entretiennent de la compagnie avec le président du Conseil⁴. Au sein du conseil d'administration du Victor-Emmanuel, c'est A. Bixio qui représente cette institution bancaire puisqu'il siège au conseil d'administration quelques temps après sa fondation.

Plusieurs souscripteurs du chemin de fer évoluent dans les mêmes cénacles, dont le Cercle des chemins de fer. Cette société est née d'une suggestion faite en 1852, par le président de la Compagnie d'Orléans, F. Bartholony, d'organiser des conférences sur le chemin de fer, sur le modèle de celles qui ont déjà été réunies par le comte de Morny, mais dans un cadre informel et convivial. Ce cercle devient vite un lieu de sociabilité qui, selon le règlement, « a pour but de réunir tous les hommes qui ont contribué à fonder et à développer l'industrie des chemins de fer, et ceux que cette grande industrie intéresse⁵ ». Des salles à manger, des salons de jeux – le whist et le piquet principalement⁶ –, une bibliothèque et des archives sont installées dans les bâtiments du Grand-Central, 16 place Vendôme à Paris. De nombreuses affaires sont conclues au sein du Cercle des chemins de fer par les banquiers, les agents de change, les administrateurs de chemins de fer, les ingénieurs, les hauts-

¹ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870*, op. cit., p. 98-99.

² N. STOSKOPF, « Qu'est-ce que la haute banque parisienne au XIXe siècle ? », 2009, URL : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00431248>.

³ D. BARJOT, M.-P. BESNARD, *Histoire économique de la France au XIXe siècle*, Paris, Nathan, 1995, p. 186.

⁴ Lettre de C. Cavour au comte Oldofredi, 14 décembre 1855, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op. cit.

⁵ Cité dans C. YRIARTE, *Les Cercles de Paris, 1828-1864*, Paris, Librairie parisienne : Dupray de La Mahérie, 1864, p. 280.

⁶ *Ibidem*, p. 289.

fonctionnaires et même des professions qui peuvent paraître plus éloignées de la sphère ferroviaire, comme les médecins. Parmi les actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel, C. Laffitte, Louis-Alfred André – banquier à Paris –, G. Delahante, J. Calvet-Rogniat, et A. Dailly en font partie. Les membres étrangers sont également admis au sein du cercle sur cooptation d'un administrateur, comme le comte Henri Martini, sujet du royaume de Sardaigne puis de l'Autriche, et actionnaire du chemin de fer en Savoie. C. Cavour fréquente lui-aussi cette société lorsqu'il se rend à Paris¹.

Les contacts entre hommes d'affaires se prennent également au Jockey Club de Paris, créé en 1834. Il s'agit à l'origine d'une société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux, puis le Jockey Club devient un haut-lieu de sociabilité où se rencontrent les amateurs de courses de chevaux, à l'instar de C. Laffitte, l'un de ses douze membres fondateurs². Parmi les souscripteurs du chemin de fer Victor-Emmanuel, s'y côtoient les Rothschild, P. Daru, ancien officier de cavalerie, F. de Montguyon, Pourtalès-Gorgier, A. Bouchet, le comte d'Alton-Shée, pair de France, Napoléon-Jérôme Bonaparte et G. Delahante³. « Un beau nom, une brillante carrière, le goût des chevaux et de la dépense assurent l'admission au Jockey⁴ ». Les membres se retrouvent sur l'hippodrome, mais aussi dans les salles de jeux et dans les salons de lecture. C. Laffitte est un grand habitué des lieux, à tel point que C. Cavour se plaint qu'il ne mette jamais les pieds en Savoie et qu'il veuille tout gérer depuis le boulevard des Capucines, où se situe l'hôtel occupé par le Jockey Club⁵.

Ces différents réseaux financiers et de sociabilités ont à chaque fois en commun un homme : C. Laffitte. Il sait habilement les manier afin de prendre la tête de la compagnie.

3.2.- Charles Laffitte, la carte parisienne

La Compagnie Victor-Emmanuel bénéficie d'un soutien sans faille de la part du gouvernement de C. Cavour durant toute son existence. Même si les décisions qu'elle est amenée à prendre ne correspondent pas toujours à ce que souhaite sur le coup Turin, le gouvernement les approuve officiellement car la compagnie, et surtout son chemin de fer, sont

¹ P. MATTER, *Cavour et l'unité italienne. Avant 1848*, Paris, F. Alcan, 1922, p. 277.

² J. LAMBERT-DANSETTE, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome III. Le temps des pionniers, 1830-1880, Des jalons d'existence*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 223.

³ C. YRIARTE, *Les Cercles de Paris, 1828-1864*, *op. cit.*, p. 120.

⁴ *Ibidem*, p. 64.

⁵ Lettre de C. Cavour à C. Laffitte, 31 octobre 1854, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, *op. cit.*

l'unique moyen d'obtenir que le réseau piémontais soit connecté un jour directement à la Suisse occidentale, à la France et au-delà à l'Angleterre.

Pourtant, son président est loin de faire l'unanimité à Turin. C. Laffitte est un homme ambitieux, davantage préoccupé par sa réussite personnelle que par l'intérêt général de la compagnie. Prétextant des difficultés économiques, il réussit tout d'abord à faire modifier la concession de 1853, de façon à ce que la construction du chemin de fer soit moins coûteuse. Puis, pour s'assurer du contrôle de la compagnie, il évince les actionnaires lyonnais du capital social. Ces mesures, favorables à C. Laffitte et à son réseau, ont néanmoins des conséquences directes sur l'orientation du tracé de la ligne à construire.

3.2.1.- La réduction de la concession

Les travaux de construction du chemin de fer peinent à démarrer. Des bruits circulent, à Turin comme en Savoie, sur la solvabilité de la compagnie. Il n'existe pas de sources permettant de connaître l'état exact des comptes de la société, mais certains éléments attestent les difficultés qu'elle rencontre dès sa première année. En effet, les dépenses faites pour les études de terrain ont été plus élevées que prévues. En mars 1854, des actionnaires parisiens se plaignent de la forte baisse de la valeur de leurs actions. Pour eux, la perte de plus des 3/5^{ème} est imputable à la mauvaise gestion de la société¹. En outre, la « demi-crise économique² » et le contexte politique tendu en Europe en 1854 n'encouragent pas les investissements. La « question d'Orient » est en effet, au cœur des préoccupations. L'Empire Ottoman bien décidé à défendre son indépendance et son intégrité territoriale face à la Russie, lui déclare la guerre le 29 septembre 1853. La France et l'Angleterre alliées de la Sublime Porte entrent à leur tour dans le conflit, le 27 mars 1854. L'Autriche les rejoint le 2 décembre, puis la France impose l'entrée à leurs côtés du royaume de Sardaigne, le 21 janvier 1855. La guerre ne se termine qu'un an plus tard, le 16 janvier 1856, et est suivie par le congrès de Paris réuni du 25 février au 18 avril, au cours duquel la question italienne est pour la première fois officiellement soulevée par C. Cavour³. Durant le conflit, les cours de la Bourse en France et en Angleterre se replient rapidement, et les investisseurs français se détournent en partie du secteur ferroviaire. Ils préfèrent souscrire à l'emprunt public lancé le 14 mars 1854, par Napoléon III

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 44, supplique des actionnaires au président et aux membres du conseil d'administration, mars 1854.

² B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2, 1848-1870, op. cit.*, p. 301.

³ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 2007, p. 98-102.

et le ministre des Finances J.-M. Bineau, afin de financer l'effort de guerre. En effet, en peu de temps, plus de 249 millions de Francs sont levés de cette manière par le gouvernement¹. La priorité des financiers n'est donc plus aux chemins de fer.

C. Laffitte se saisit alors des difficultés de trésorerie que rencontre la compagnie et du contexte économique général troublé pour négocier avec le gouvernement sarde une nouvelle concession. Il se justifie en mettant en avant la « question d'Orient » et en expliquant que des actionnaires font pression sur le conseil d'administration pour qu'il rompe son traité avec l'Etat sarde². Les actionnaires parisiens exigent effectivement que les travaux ne soient pas entrepris, de façon à ce que les fonds qu'ils ont déposés leur soient rendus³. C. Laffitte argue également que la construction de la ligne reliant Chambéry à Saint-Genis-d'Aoste nécessite le percement de deux tunnels sous la montagne de l'Epine, un travail long et coûteux qui « dévoreraient les intérêts après le capital », et « qui auraient en outre l'inconvénient de n'employer qu'un nombre plus restreint d'ouvriers spéciaux, presque tous étrangers à la Savoie⁴ ». Ce prétexte invite à penser que C. Laffitte cherche à empêcher un raccordement des lignes savoyarde et française à Saint-Genis-d'Aoste, et de ce fait à éviter une liaison directe avec la métropole lyonnaise.

Le président de la société demande à ce que la construction soit momentanément limitée à un seul tronçon, celui que le gouvernement jugera le plus utile pour le pays. C. Cavour pense alors que le plus judicieux est d'accepter et de focaliser les efforts de la compagnie sur une ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne⁵. Le président du Conseil n'a en fait pas d'autre choix. Soit il accepte cette concession qu'il souhaite provisoire, soit il assigne en justice la Compagnie Victor-Emmanuel pour manquement grave à la loi et perd toutes ses chances de voir un jour le Piémont lié à la France et à la Suisse par le tunnel du Mont-Cenis. L'attitude qu'adopte dans cette affaire C. Cavour illustre parfaitement le portrait que P. Renouvin fait de lui : « Il calcule froidement en grand réaliste ; il n'est lié à aucun système, à aucune doctrine. Il s'adapte aux possibilités du moment et aux nécessités pratiques, avec perspicacité et finesse, mais aussi avec prudence. Il possède la clarté des vues et le don de prévoir l'enchaînement probable des événements, et il manifeste dans l'action un

¹ G. GALLAIS-HAMONNO (dir.), *Le marché français au XIXe siècle. Volume 2, Aspects quantitatifs des acteurs et des instruments à la bourse de Paris*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, p. 174-175.

² ADHS, 11 J 1165, lettre de C. Laffitte au comte Oldofredi, 15 mars 1854.

³ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 44, supplique des actionnaires au président et aux membres du conseil d'administration, mars 1854.

⁴ ADHS, 11 J 1165, lettre de C. Laffitte au comte Oldofredi, 15 mars 1854.

⁵ Lettre de C. Cavour au comte Oldofredi, 29 mars 1854, in E. MAYOR, (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, Torino, L. Roux, 1895.

courage, une force de volonté, une audace et une rapidité de décision, une persévérance remarquables¹».

Une convention est alors signée entre le président du conseil d'administration de la Compagnie Victor-Emmanuel, et C. Cavour et P. Paleocapa, le 27 avril 1853. La compagnie est ainsi autorisée à ne construire et n'exploiter qu'un tronçon d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, à condition que la ligne puisse être praticable le 30 juin 1856 (figure 3). Par rapport à la convention de 1853, une clause imposée par les circonstances politiques est introduite. La compagnie ne peut se soustraire à ses nouvelles obligations sauf dans le cas où « la guerre d'Orient entrant dans une nouvelle phase, amènerait les puissances occidentales à agir activement en Italie, en Allemagne ou en Belgique et celui où le gouvernement en ferait suspendre l'exécution² ».

Cet accord marque une importante reculade par rapport à la première convention de 1853, et C. Cavour sait qu'il aura du mal à la faire accepter par le Parlement. Il compte sur le soutien des députés savoyards car, si la plupart d'entre eux siègent dans les rangs de l'opposition ils se rallieront à la proposition du gouvernement afin de défendre leur seule chance d'obtenir un chemin de fer sur leur territoire³. Le projet de loi est présenté à la Chambre des députés le 27 mai 1854, puis discuté les 30 juin et 1^{er} juillet. De Viry, représentant de la circonscription de Saint-Julien, est le seul à intervenir parmi les Savoyards et défend, comme l'espérait C. Cavour, la nouvelle convention. Les députés dans leur ensemble ont bien saisi qu'à travers cette modification de la concession se cache en fait la question du raccordement à la France par Saint-Genis-d'Aoste, mais ils comprennent également que pour sauver le chemin de fer savoyard, il faut l'accepter. La loi est ainsi adoptée par 84 voix contre 38⁴. Elle est ensuite ratifiée sans difficulté par le Sénat par 41 voix contre 13, le 14 juillet 1854⁵, et promulguée deux jours plus tard.

Cette nouvelle loi raccourcit considérablement la ligne par rapport à ce qui était prévu au départ et permet à la compagnie de dégrader sa qualité. Sa construction doit être la plus économique possible de façon à ce que les rails et le matériel mobile ne coûtent pas plus de 15 millions de Francs. La compagnie est autorisée à ne construire que des gares et des stations provisoires, à n'établir que des guérites pour les cantonniers, alors que dans la concession de

¹ P. RENOUVIN, *Histoire des relations internationales. Tome cinquième, le XIXe siècle. 1, De 1815 à 1871 : l'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, op. cit., p. 266.

² ADHS, 11 J 1165, convention entre le président du conseil d'administration de la Compagnie Victor-Emmanuel et le président du Conseil et ministre des Finances et le ministre des Travaux publics, 27 avril 1854.

³ Lettres de C. Cavour à l'intendant général de Chambéry, 15 mai 1854 et au baron du Bourget, 20 mai 1854, in E. MAYOR (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op. cit.

⁴ *Atti della camera dei deputati*, séances des 30 juin et 1^{er} juillet 1854.

⁵ *Atti del parlamento subalpino*, séance du 14 juillet 1854.

1853 il était question de véritables maisons. Enfin, le nombre de locomotives est réduit de vingt à dix.

Cette nouvelle loi et ses implications sont vivement critiquées par l'opinion publique savoyarde. Un simple tronçon entre Saint-Jean-de-Maurienne et Aix-les-Bains n'a pour elle aucune utilité. *Le Patriote savoisien* parle de trahison du gouvernement envers le territoire¹. La Compagnie Victor-Emmanuel, et surtout son président, n'inspirent désormais plus confiance. A Turin, certains souhaitent même qu'elle arrête la construction du chemin de fer et qu'une autre plus sérieuse, prenne le relais².

Avec cette modification de la concession, on assiste à un recentrage sur une ligne savoyarde de 84 kilomètres seulement. La réflexion en termes de réseau est mise de côté et le raccordement avec la France est sérieusement compromis. C. Laffitte réussit à imposer sa volonté au gouvernement sarde, et il semble que cette renégociation fasse partie d'un plan plus vaste qui vise à éliminer une liaison directe avec Lyon au profit de Paris.

3.2.2.- D'un axe Lyon-Turin à un axe Paris-Turin : l'éviction des Lyonnais

Dès son arrivée dans l'affaire à la fin de l'année 1852, C. Laffitte s'empare du projet de chemin de fer apporté par C. Reyre. La plupart des aspects techniques ayant été réglée par ce dernier, le banquier parisien s'occupe de trouver les capitaux nécessaires au fonctionnement de la compagnie, et ceci de façon à ce que cela lui donne l'ascendant sur C. Reyre. Cette prise de pouvoir progressive se traduit d'ailleurs dans les journaux savoyards et parisiens, et dans les diverses correspondances, par le changement d'appellation couramment donnée à la société en train de se constituer. Jusqu'au début de l'année 1853, il est question de Compagnie Reyre, puis ensuite, de Compagnie Laffitte et parfois même de Compagnie Laffitte et Bixio.

C. Laffitte commence dans un premier temps par éliminer les souscripteurs lyonnais du capital social. Au moment où il a accepté de faire partie de la compagnie, il a été décidé que sur les 35 millions de Francs prévus au départ pour constituer le capital, 10 millions seraient réservés aux Lyonnais, soit 28,5 %. Lorsque ce capital est augmenté et atteint 50 millions de Francs, de façon à répondre aux exigences du gouvernement sarde, les Lyonnais

¹ *Le Patriote savoisien*, 30 mai 1854.

² Lettre de Théodoro de Rossi di Santa Rosa à C. Cavour, 17 août 1855, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

s'attendent à ce que la part qui leur est réservée, soit toujours égale à 28,5 % du total¹. Mais, C. Laffitte ne l'entend pas ainsi. Il cherche en fait des souscripteurs pour les remplacer. Ainsi, selon les actionnaires déçus « les amis, les créatures de Laffitte ont presque exclusivement eu part au gâteau. Les derniers employés de la plus basse presse, les acteurs, les actrices, les figurants de presque tous les théâtres de Paris, tout ce monde-là eu quelques actions² ». Il est difficile faute de sources, de savoir qui sont exactement ces actionnaires, sauf qu'ils appartiennent au cénacle de C. Laffitte. C. Reyre tente en vain de jouer le médiateur entre le banquier et les Lyonnais. Ces derniers portent l'affaire devant le tribunal de commerce de Paris, lieu de résidence de la banque de C. Laffitte, qui par jugement du 19 décembre 1853, tranche la question en faveur des Lyonnais. Ces derniers obtiennent des dommages et intérêts, mais ne font plus partie des souscripteurs. La première étape est remportée par C. Laffitte, il ne lui reste plus qu'à écarter C. Reyre.

Une première occasion se présente peu après que la compagnie ait obtenue la concession de la ligne. D'après les statuts, un représentant doit s'assurer du bon déroulement des travaux et de la gestion de l'entreprise depuis Chambéry. C. Reyre était préposé à ce poste du fait de la proximité de sa résidence. Mais C. Laffitte réussit à imposer un de ses proches, qui est d'ailleurs extérieur à la société, E. Barbier. Par son intermédiaire, le banquier peut contrôler ce qui se passe sur le terrain.

L'étape suivante consiste à évincer C. Reyre du comité de direction. Les statuts de la société prévoient en effet la création d'un comité de direction composé de six membres pris au sein du conseil d'administration. Il a été entendu au départ entre les différents protagonistes que parmi eux figureraient C. Laffitte, C. Reyre et J. Calvet-Rogniat. Mais, lors de l'élection de ce comité par les membres du conseil d'administration, C. Reyre n'est pas élu. C. Laffitte, très influent auprès des administrateurs, semble être à l'origine de ce qui est perçu par le Lyonnais comme un complot. Ainsi, C. Laffitte devient membre du conseil de direction avec A. Bixio, J. Calvet-Rogniat, H. Avigdor, A. Dailly et Charles Odier – négociant à Paris et associé de la banque genevoise Lombard-Hentsch – et prend la tête de la Compagnie Victor-Emmanuel, en devenant président du conseil de direction et président du conseil d'administration.

Enfin, il parvient à renvoyer C. Reyre du conseil d'administration en octobre 1854, en l'accusant de ne pas avoir déposé, comme les statuts le prévoient, la somme de 10 000 Francs, ainsi que cent actions lui appartenant pour être inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

¹ *M. Charles Laffitte et la Compagnie du chemin de fer de Savoie*, Lyon, Nigon, 1854, p. 5.

² *Ibidem*, p. 7.

Mais en réalité, les administrateurs n'ont pas le pouvoir légal de le renvoyer. Seul un tribunal compétent le peut. D'autre part, C. Reyre, qui a bien déposé les cent actions, mais pas les 10 000 Francs, considère que les avances faites sur ses deniers personnels à la compagnie avant 1853, qu'il évalue à plus de 42 600 Francs, suffisent largement¹. Il dépose alors plainte contre les membres du conseil d'administration devant le tribunal de Chambéry où la société est domiciliée. Il obtient des dommages et intérêts, mais ne retrouve pas son siège. Toute influence lyonnaise sur la société a été éliminée. L'entreprise devient pour reprendre l'expression de G. Benz, « la chose de la Maison Laffitte ² ».

La Compagnie Victor-Emmanuel est aussi pour C. Laffitte l'occasion de prendre une revanche sur l'échec qu'il a subi en 1848, avec la faillite de sa banque, et sur les débuts modestes de la nouvelle maison qu'il a fondée en 1851. Son nom seul ne suffit pas à lui assurer une riche clientèle, et trouver des actionnaires pour la société, est un moyen d'affermir son pouvoir dans le monde de la finance. Mais son ambition inquiète les actionnaires de la compagnie. P. Costa de Beauregard qui rend compte à C. Cavour de l'opinion publique savoyarde, lui confie que « C. Laffitte seul n'inspire pas confiance³ ». Les tensions se font sentir au sein même de la compagnie. Les débats lors des assemblées générales sont vifs⁴. L'attitude opportuniste de C. Laffitte finit par exaspérer le gouvernement sarde. C. Cavour le rappelle plusieurs fois à l'ordre, mais rien n'y fait. Le président ne réunit pas régulièrement son conseil d'administration comme le préconise la loi⁵. De plus, les statuts de la compagnie imposent que les assemblées générales aient lieu au siège, à Chambéry, or plusieurs fois, ces dernières se tiennent à Paris, renforçant ainsi un peu plus encore la mainmise parisienne sur la ligne savoyarde.

Le manque d'investissement sur le terrain de C. Laffitte pose aussi réellement problème. Il ne se déplace pour la première fois en Savoie qu'en avril 1854⁶. Les journaux savoyards, quelle que soit leur appartenance politique, – *Le Patriote savoisien* – plutôt favorable au gouvernement et le *Courrier des Alpes*, hostile – se plaignent de cette situation⁷. Aux dires du président du Conseil, jamais aucune compagnie étrangère ne s'est comportée de façon si désinvolte et C. Cavour invite vivement C. Laffitte à changer d'attitude sans quoi le

¹ *Ibidem*, p. 17.

² G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, op. cit., p. 26.

³ AST, carte Cavour, correspondance, lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 8 avril 1856.

⁴ *Ibidem*, lettre d'Hippolyte Corso à C. Cavour, 1^{er} avril 1854.

⁵ Lettre de C. Cavour au comte Oldofredi, 18 février 1854, in E. MAYOR, (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op. cit.

⁶ *Gazette de Savoie*, 22 avril 1854.

⁷ *Le Moniteur savoisien*, 9 mai 1854.

gouvernement n'hésitera pas à recourir aux tribunaux¹. En réalité, le caractère international des compagnies de chemin de fer pose régulièrement problème en Europe. Certaines sont dirigées par plusieurs comités installés dans différentes villes, qui prennent des décisions parfois contradictoires. Les chemins de fer lombards par exemple ont trois comités, à Paris, Vienne et Turin ou Milan², du fait des diverses nationalités des actionnaires et l'entente entre eux est difficile.

Un manquement à la loi plus grave encore est pointé du doigt. Normalement, deux administrateurs de la société doivent être des sujets du royaume de Sardaigne. Or, en 1854, seul H. Avigdor est sarde. C. Laffitte choisit alors Martini pour parfaire ce nombre. Mais, cette candidature pose problème. En effet, Martini vient justement de perdre sa qualité de sujet sarde en prêtant serment de fidélité à l'empereur d'Autriche et en s'installant en Lombardie³. Il ne peut donc pas représenter le pays au conseil. C. Cavour souhaite alors la nomination d'un Savoyard pour calmer les esprits qui s'échauffent en Savoie et au sein du gouvernement, et pour relever le crédit de la société, mais C. Laffitte refuse⁴. La ligne savoyarde est ainsi largement dominée par des personnalités étrangères et échappe en partie au contrôle de l'Etat sarde, qui par crainte de voir son projet échouer, ne prend aucune sanction à l'égard de la compagnie.

Pourtant, le gouvernement sarde est en mesure d'exercer une surveillance administrative étroite sur la Compagnie Victor-Emmanuel, à la fois officielle et officieuse. Par la loi, la compagnie est tenue de remettre tous les ans au commissaire royal administratif – le comte Oldofredi – un état financier de la situation de la société. Ce représentant de l'Etat dispose d'un droit de regard sur les livres de comptabilité et de commandes. Il peut également consulter les procès-verbaux des conseils d'administration. Il est chargé ensuite de rédiger un rapport pour le ministère des Finances⁵. Comme pour toutes les entreprises privées de chemin de fer, les travaux sont également surveillés par un commissaire technique nommé par décret royal. En cas de manquement grave au cahier des charges ou de non-respect des instructions ministérielles, le gouvernement peut prendre la décision de suspendre les travaux. Enfin,

¹ Lettre de C. Cavour à C. Laffitte, 31 octobre 1854, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

² B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870, op. cit.*, p. 509.

³ Lettre de C. Cavour à A. Bixio, 29 octobre 1854, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

⁴ Lettre de C. Cavour au comte Oldofredi, 18 février 1854, in E. MAYOR (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour, op. cit.*

⁵ ADHS, 11 J 1165, règlement de la marche à suivre pour la « Compagnie Laffitte-Bixio », 1854.

avant de mettre en exploitation un tronçon, la compagnie doit obtenir une autorisation délivrée à la suite d'une inspection par l'Etat sarde¹.

Cette surveillance se fait également de façon moins officielle. C. Cavour est tenu au courant de ce qui se passe par ses relations en Savoie et parmi les actionnaires. H. Avigdor, P. Costa de Beauregard, H. Corso, actionnaire et directeur de la *Gazette de Savoie*, ou encore A. Bixio, lui écrivent régulièrement au sujet de la compagnie. C'est par eux qu'il est informé du comportement du président. Pourtant, le gouvernement laisse à la compagnie une grande liberté d'actions, préférant mettre toutes les chances du côté du projet du tunnel du Mont-Cenis.

C. Laffitte devient donc le maître contesté de la Compagnie Victor-Emmanuel. Ses pratiques ont de réelles répercussions sur l'avenir du chemin de fer. En écartant les Lyonnais des prises de décisions, il met en péril le raccordement de la ligne savoyarde au réseau français. En effet, sans eux, la compagnie a beaucoup moins d'intérêts à ce que la jonction se fasse à Saint-Genis-d'Aoste. Le risque est d'autant plus grand que le gouvernement français y fait farouchement obstacle. C. Laffitte semble donc jouer le jeu de la politique de l'Etat français.

3.2.3.- Le Victor-Emmanuel face aux attermoissements politiques de la connexion transfrontalière avec la France

La renégociation de la concession en 1854, qui limite le chemin de fer à construire obligatoirement en Savoie n'arrête pas tout projet de liaison transfrontalière avec la France. Elle les met juste en attente, et ce, le temps de trouver un accord entre les Etats voisins sur le lieu de raccordement de leurs lignes. Les gouvernements sarde et français se livrent dès lors à ce sujet une âpre bataille dans laquelle la Compagnie Victor-Emmanuel n'affiche pas clairement son camp.

Compte-tenu de leurs liens commerciaux, le Piémont, la Savoie et Lyon, ont tout intérêt à ce qu'un chemin de fer les mette en relation le plus directement possible. Le tracé qui paraît alors le plus évident pour le gouvernement sarde, puisque le plus court, est celui qui franchit la frontière entre la France et la Savoie à Saint-Genis-d'Aoste. Cette petite bourgade savoyarde de 1 900 habitants au milieu du XIXe siècle, située aux confins de l'Ain et de

¹ *Ibidem*, instructions pour le contrôle et la haute surveillance sur les travaux du chemin de fer Victor-Emmanuel, 20 mai 1854.

l'Isère, est un lieu de passage traditionnel entre Chambéry et Lyon. Le rail en tant qu'héritier de la route, doit nécessairement passer par ici. La loi du 29 mai 1853, concédant la construction et l'exploitation du chemin de fer en Savoie, prévoit d'ailleurs que tout raccordement avec la France autre que celui prévu par Saint-Genis-d'Aoste, ne pourra être accordé pendant une durée de dix ans à compter de l'achèvement des travaux. Mais, une liaison transfrontalière suppose la conclusion d'un accord entre les deux Etats concernés, ce qui dans les années 1850, n'est pas évident.

En effet, même si L.-F. Menabrea s'évertue à prouver le contraire à la Chambre, les députés et le gouvernement sardes savent avant même le vote de la concession du chemin de fer savoyard, que le raccordement à Saint-Genis-d'Aoste posera problème à la France¹. Ce projet entre directement en concurrence avec celui défendu par une autre compagnie récemment constituée de l'autre côté de la frontière. Le 30 avril 1853, la concession d'une ligne de Lyon à Genève avec obligation de construire ultérieurement un embranchement entre Ambérieu et Mâcon en direction de Paris, est accordée par décret à une société franco-genevoise. Cette dernière réunit F. Bartholony, E. Blount, l'ancien associé de C. Laffitte, le duc de Galliera, financier d'origine génoise et actionnaire de plusieurs compagnies dont celles du Paris-Orléans, du Midi, du Grand Central et de l'Ouest², le baron Hély d'Oissel, vice-président des chemins de fer de l'Ouest, C. Kohler banquier suisse et Dufour, général de l'armée fédérale suisse et ingénieur. Le chemin de fer qu'ils sont autorisés à construire vise à attirer le trafic entre la Suisse et la Méditerranée par Marseille, et donc à concurrencer le port de Gênes. La Compagnie du Lyon-Genève est favorable à un raccordement avec le chemin de fer savoyard, à condition que la jonction se fasse au nord de Saint-Genis-d'Aoste, à la frontière entre l'Ain et le territoire savoyard, à Culoz. De là, le chemin de fer longerait le lac du Bourget, pour aller vers Aix-les-Bains et Chambéry. Ce point de franchissement permettrait également de joindre directement Paris à la péninsule italienne, par le raccordement prévu entre Ambérieu et Mâcon sans passer par Lyon. Les actionnaires de la compagnie franco-genevoise demandent alors au gouvernement français d'interdire toute jonction avec la ligne savoyarde à Saint-Genis-d'Aoste. Ils n'ont aucun mal à le convaincre du bienfait de leur requête, d'autant plus qu'une commission des Ponts et Chaussées en 1853, s'est déjà montrée hostile au raccordement par ce point du fait du percement obligatoire de la montagne de l'Epine considéré comme trop coûteux et trop difficile d'un point de vue

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 13 mai 1853.

² M. MERGER, « Raffaele De Ferrari, duc De Galliera 1803-1876 » in N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, op. cit., p. 484-492.

technique¹. Les liens privilégiés entre le général Dufour, co-fondateur de la compagnie, et Napoléon III, qui a servi sous ses ordres dans l'armée suisse², ont de plus probablement joué en leur faveur. Le 16 mars 1855, le ministre des Travaux publics français, E. Rouher, refuse officiellement le raccordement à Saint-Genis-d'Aoste.

En face de la compagnie du Lyon-Genève, les positions sur le lieu de raccordement divergent. La municipalité chambérienne et le gouvernement sarde, par l'intermédiaire de P. Paleocapa et de C. Cavour, sont attachés à une liaison directe avec Lyon, principal partenaire commercial du Piémont et de la Savoie. Un tracé par Culoz mettrait Chambéry à 140 kilomètres de Lyon, contre seulement 95 par Saint-Genis-d'Aoste. En revanche, la présidence de la Compagnie Victor-Emmanuel, souhaite en secret une liaison avec Paris. La renégociation de la convention en 1854, lui permet en fait de gagner du temps et d'attendre que la Compagnie du Lyon-Genève soit en mesure de dicter à Turin sa volonté, du fait de l'appui du gouvernement français. Son choix de faire débiter les travaux près d'Aix-les-Bains – et donc en vue d'une liaison avec Culoz – plutôt qu'à Chambéry – en vue d'une liaison avec Saint-Genis-d'Aoste – n'est pas non plus étranger à cela. Pour sa part, la métropole lyonnaise soutient une jonction à Saint-Genis-d'Aoste, mais n'a plus voix au chapitre après l'éviction des Lyonnais et de C. Reyre par C. Laffitte.

F. Bartholony envisage une fusion pure et simple des compagnies du Lyon-Genève et du Victor-Emmanuel, mais C. Laffitte refuse, puisqu'un tel arrangement lui ferait perdre ses pleins pouvoirs sur la société³. C. Cavour lui aussi y songe un moment, puisque cela serait l'assurance de voir la connexion transfrontalière aboutir et cela restaurerait aussi probablement la confiance dans la réussite du chemin de fer que C. Laffitte a mis à mal⁴. La Compagnie du Lyon-Genève envoie d'ailleurs son directeur A. Jourdan, à Turin afin de s'entretenir avec lui sur cette question en juillet 1855⁵, mais sans résultat.

L'arrivée dans le jeu d'une troisième compagnie complique encore un peu plus la donne. Depuis un décret du 7 mai 1853, une société pour l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble s'est constituée avec à sa tête le duc de Valmy, ancien député et membre de la Commission des embellissements de Paris. Cette compagnie a pour objectif « d'obtenir du gouvernement la concession du chemin de fer de France en Italie,

¹ AN, F14 8627, lettre du légat de France en Sardaigne, 16 mars 1853.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 215.

³ Archives nationales du monde du travail (ANMT), 77 AQ 108, procès-verbal du conseil d'administration de la Compagnie du Lyon-Genève, séance du 30 novembre 1855.

⁴ Lettre de C. Cavour à C. Laffitte, 4 janvier 1856, in E. Mayor (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour, op. cit.*

⁵ Lettre de F. Bartholony à C. Cavour, 22 juillet 1855, in PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

s'embranchant comme tête de ligne à Saint-Rambert, sur le chemin de Lyon à Marseille, passant par Grenoble, et de là bifurquant pour, d'un côté, se diriger par le Mont-Genève sur Turin et de l'autre, sur la Savoie près de Montmélian¹ ». Ce chemin de fer représente pour la Savoie et le gouvernement de Turin, une alternative à la ligne Chambéry-Lyon par Culoz et un moyen de geler le projet du Saint-Rambert de passage des Alpes par le Mont-Genève². Des pourparlers sont engagés entre le duc de Valmy et C. Cavour, qui se rencontrent à Paris en avril 1856. Le président du Conseil sarde lui offre un Lyon-Chambéry, amorce d'un Chambéry-Genève. Une fusion entre les deux sociétés paraît un temps envisageable pour le gouvernement sarde, d'autant plus que la compagnie du Saint-Rambert a passé avec le Crédit Mobilier – partie prenante du Victor-Emmanuel également – un accord pour l'exécution de la ligne de Lyon à Grenoble³. Le Crédit Mobilier voit là un moyen de nuire à son rival F. Bartholony. Mais, le duc de Valmy ne se montre pas intéressé et l'idée est abandonnée. De son côté, la Compagnie du Lyon-Genève propose également une fusion à la compagnie du Saint-Rambert, afin de la détourner du Victor-Emmanuel. Mais elle refuse là-aussi par peur de se voir privée d'une connexion possible avec les lignes de la Loire qui lui assurerait une liaison avec Paris.

Aucune alternative à une connexion à Culoz n'est donc trouvée, et une convention est finalement conclue entre la Compagnie Victor-Emmanuel et celle du Lyon-Genève le 8 décembre 1855. La première s'engage à demander au gouvernement sarde la concession d'une ligne partant « du voisinage d'Aix » et aboutissant à la rive gauche du Rhône jusqu'au point de raccordement avec la ligne française près de Culoz. La seconde s'engage à demander au gouvernement français la concession d'une ligne de raccordement avec le chemin de fer Victor-Emmanuel. Un pont sur le Rhône reliera les deux lignes⁴.

C. Cavour comprend vite qu'il n'a d'autre choix que de se plier à la volonté française s'il veut qu'une liaison avec le pays voisin aboutisse. De plus, il ne peut prendre le risque de voir les relations entre le royaume de Sardaigne et la France se refroidir, alors qu'il tente de se rapprocher de cette dernière. En effet, l'échec de la première guerre d'indépendance lui a fait prendre conscience de la nécessité de pouvoir à l'avenir compter sur une grande puissance.

¹ Cité dans B. GILLE, *Les investissements français en Italie, 1815-1914*, op. cit., p. 156. M. BLANCHARD, « Textes relatifs aux premiers projets de chemin de fer dans le département de l'Isère », *Revue de géographie alpine*, n° 14-2, 1926, p. 473-486.

² AST, carte Cavour, correspondance, lettre de P. Costa de Beauregard à C. Cavour, 8 avril 1856.

³ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870*, op. cit., p. 323.

⁴ ANMT, 77 AQ 108, convention entre la Compagnie de Lyon à Genève et la Compagnie Victor-Emmanuel, 8 décembre 1855.

Surtout, le 26 février 1856, s'ouvre à Paris le congrès qui fait suite à la guerre de Crimée¹, durant lequel C. Cavour espère bien s'exprimer devant les Etats européens sur la question italienne, évoquer plus particulièrement les situations de l'Etat pontifical et du royaume des Deux-Siciles, dénoncer les méfaits autrichiens et obtenir peut-être une révision de la carte du royaume sarde en échange des services rendus. Mais, il sait qu'il ne peut le faire sans le soutien de Napoléon III. Le désaccord au sujet du seul point de raccordement des lignes savoyarde et française ne peut donc compromettre la réussite de sa première intervention sur la scène internationale.

C. Cavour et P. Paleocapa signent alors une convention avec C. Laffitte le 11 février 1856, autorisant la Compagnie Victor-Emmanuel à raccorder son chemin de fer à Culoz (figure 3). Tout raccordement avec la France ailleurs qu'en ce lieu, et vers Grenoble, est interdit pendant les dix ans suivant l'achèvement des travaux de la dite-ligne². La convention est discutée à la Chambre des députés à Turin les 17 et 19 mai 1856, puis au Sénat le 7 juin. Elle est adoptée sans difficulté le 16 du même mois. Paris, une fois de plus, l'emporte et impose un tracé plus direct pour elle vers Genève et l'Italie, par Mâcon, Bourg, Ambérieu et Culoz. Lyon reste ainsi à l'écart du grand trafic international et la Savoie n'est pas directement connectée à son principal partenaire commercial. Cette liaison transfrontalière a tout de même un avantage. Elle permettra de connecter Paris à Turin et au-delà et, comme l'écrit C. Cavour, d'« enfoncer toutes les lignes rivales »³.

Quant au raccordement direct avec Genève, pourtant prioritaire dans le programme de concours lancé par l'Etat sarde en 1852, il devient dès lors une préoccupation secondaire. La renégociation de la concession en 1854, avec l'abandon temporaire de la ligne vers Annecy et la Suisse, ne fait qu'ajourner le projet. La Savoie est alors tributaire du chemin de fer français depuis Culoz pour ses liaisons avec la métropole genevoise. Conflits d'intérêts et jeux d'acteurs commandent à la mise en place des connexions transfrontalières.

¹ G. AMEIL, I. NATHAN, G.-H. SOUTOU, *Le congrès de Paris (1856) : un événement fondateur, colloque international organisé par le Ministère des affaires étrangères et européennes*, l'université Paris IV et Association des amis de Napoléon III, Paris, musée d'Orsay, 24-25 mars 2006, Bruxelles, Peter Lang, 2009, 225 p.

² ADHS, 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et le Président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

³ Lettre de C. Cavour au comte Oldofredi, 14 décembre 1855, in PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op. cit.*

Après plus de dix ans de projets avortés et une première expérience ferroviaire ratée avec la Compagnie Savoyarde, un chemin de fer est enfin sur le point d'être construit sur le territoire de la Savoie. La loi du 29 mai 1853, concédant la construction d'une ligne savoyarde à la Compagnie Victor-Emmanuel, semble une victoire immense aux yeux des populations savoyardes impatientes de sortir d'une économie traditionnelle pauvre et d'avancer vers la modernité. Pour les partisans du chemin de fer instrument de l'unité italienne, tel C. Cavour, c'est également une première étape capitale. En effet, des lignes sont en voie d'édification de part et d'autre des Alpes, de la France à la Maurienne du côté savoyard, et de Suse à Gênes et Novare en passant par Turin du côté piémontais. Mais, une fois les oppositions dépassées au sein de la Chambre des députés au sujet du financement de ce chemin de fer, du statut public ou privé qu'il doit revêtir et du choix de la société à qui le confier, c'est au tour des rivalités entre les différentes métropoles intéressées par cet ouvrage de faire obstacle à la bonne marche de l'entreprise. Chambéry, Turin, Lyon, Paris et les tracés qui y mènent, se retrouvent mis en concurrence par les jeux des acteurs financiers. En 1856, la métropole parisienne tire son épingle du jeu et semble sortir gagnante de la guerre des compagnies ferroviaires. Elle a réussi à imposer sa ligne vers la Savoie et vers Genève, en écartant au passage Lyon, et en contestant le plan de départ du gouvernement sarde.

Chambéry, pourtant capitale de la Savoie et siège de la Compagnie Victor-Emmanuel, ne pèse pas lourd dans les décisions. La voix de la municipalité et des populations savoyardes n'est pas écoutée du fait de la composition très majoritairement étrangère du capital de la société. Les intérêts nationaux et européens priment incontestablement sur l'intérêt local.

Turin, de son côté, paraît attendre son heure. Si le gouvernement de C. Cavour est obligé dès les premières années de faire des concessions sous la pression du président de la Compagnie Victor-Emmanuel et du gouvernement français, qui apparaissent sur la même ligne, ce n'est que pour sauver son projet de liaisons transfrontalières entre la péninsule italienne, la Suisse et la France. Pour lui, il ne s'agit pas de véritables remises en question du chemin de fer, mais plutôt d'étapes nécessaires à l'aboutissement du but ultime qu'il s'est fixé : le percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis.

Chapitre 3

Le(s) tunnel(s), nœud(s) gordien(s) de l'invention d'un axe

Grâce aux efforts combinés du gouvernement sarde et de la Compagnie Victor-Emmanuel, le chemin de fer en Savoie semble en bonne voie de réalisation. L'axe stratégique tant espéré semble poindre pour Turin. En effet, C. Cavour s'efforce dès les premières années d'existence de la société de renforcer son assise financière et territoriale. Il lui concède pour cela de nouvelles lignes, cette fois-ci sur le territoire piémontais. Une première concession rend la Compagnie Victor-Emmanuel propriétaire du chemin de fer de Suse à Turin, tandis qu'une seconde prolonge sa domination jusqu'au Tessin, à la frontière avec la Lombardie autrichienne.

Ces nouvelles concessions appellent à interroger les motivations du président du Conseil et les réactions de la Compagnie Victor-Emmanuel. Pourquoi confier un axe si important à une compagnie privée, de surcroît étrangère au royaume ? Comment cette dernière appréhende-t-elle ce qui apparaît à première vue comme un cadeau du gouvernement sarde ?

Ces lignes de chaque côté des Alpes semblent en fait une façon d'imposer à la compagnie l'évidence d'un tunnel du Mont-Cenis, puisque cette dernière se retrouve en possession de chemins de fer de chaque côté des Alpes. Elles paraissent être les pièces maîtresses d'une stratégie géopolitique et militaire mise en place par C. Cavour et visant à l'unification du territoire italien.

La Compagnie Victor-Emmanuel semble ainsi, grâce au gouvernement sarde, avoir toutes les cartes en main pour devenir une entreprise puissante. Elle parvient à faire face à l'annexion de la Savoie, qui n'a finalement que peu de répercussions sur son fonctionnement. Mais, quelques années plus tard seulement, tout s'effondre. Pourquoi la compagnie perd-elle les lignes du côté italiens des Alpes, les plus rentables, et se résigne-t-elle à laisser la place à d'autres intérêts ? L'ambition personnelle et la fièvre spéculative de son président C. Laffitte ne semblent pas étrangères à cela.

Cet échec profite alors à une autre société en train de concevoir le réseau ferroviaire le plus important de France dans les années 1860 : la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Le PLM attend en fait son heure depuis quelques années déjà. Il réussit à mettre la main sur le chemin de fer savoyard et sur son principal atout, le tunnel du Mont-Cenis en construction. Ce nouvel acteur entend alors donner toute sa dimension à la ligne qu'il récupère, et faire d'elle la colonne vertébrale d'un véritable réseau ferroviaire en Savoie. Mais, le PLM parvient-il à concilier ses propres intérêts, ceux des populations locales et ceux de l'Etat français qui en adoptant le Plan Freycinet en 1879, souhaite une meilleure desserte du territoire national ?

1.- Le PLM sort du tunnel

La politique efficace de C. Cavour, les réseaux et les compétences de C. Laffitte, permettent à la Compagnie Victor-Emmanuel d'atteindre son apogée en 1857. A cette date, elle devient en effet propriétaire de lignes des deux côtés du massif du Fréjus. Ce dernier étant sur le point d'être percé, l'avenir du chemin de fer savoyard s'annonce des plus radieux.

Mais, en six ans à peine, le réseau constitué s'effondre sous le poids des dettes dues en grande partie à l'appétit spéculateur de C. Laffitte. Acculée à la faillite, la compagnie se tourne alors vers le gouvernement français, qui ravi de contrôler une ligne menant à un franchissement alpin, et d'imposer son empreinte sur le nouveau territoire annexé, achète le chemin de fer. Mais, derrière lui, se cache un autre acteur tout puissant : la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

1.1.- De Turin à Culoz par la Sicile

Si le plan initial d'un raccordement du chemin de fer savoyard à la ligne française à Saint-Genis-d'Aoste n'a pas fonctionné comme C. Cavour le souhaitait, il réussit néanmoins très rapidement à retourner la situation à son avantage. En échange de la concession faites à Culoz aux compagnies du Lyon-Genève et du Victor-Emmanuel, il confirme son souhait d'amener cette dernière à prendre une part active dans le projet de percement du tunnel du Mont-Cenis. Sa stratégie est simple. Il doit faire en sorte que la société soit impliquée dans les lignes situées des deux côtés des Alpes. De cette façon, la coupure imposée par le massif sera pour elle un obstacle qu'elle aura tout intérêt à voir tomber.

1.1.1.- La ligne du Rhône au Piémont, une façon d'imposer le tunnel

Le raccordement à Culoz, adopté le 16 juin 1856, n'est pas concédé sans une arrière-pensée. La convention signée à ce sujet entre le gouvernement sarde et la Compagnie Victor-

Emmanuel est accompagnée de plusieurs clauses qui visent à faire aboutir un jour prochain le passage des Alpes du côté du Fréjus par un chemin de fer. Tout d'abord, la convention autorisant la société à ne construire qu'un tronçon d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, signée en 1854, est annulée. Le chemin de fer devra obligatoirement être poursuivi jusqu'à Modane, quitte à n'y construire qu'une station provisoire¹. L'entrée du futur tunnel du côté savoyard est de cette façon imposée une fois pour toutes. La compagnie dispose de trois ans pour construire les tronçons d'Aix-les-Bains à Culoz, et de Saint-Jean-de-Maurienne à Modane (figure 3). Ce nouvel accord est également une façon d'intéresser les Français au tunnel vers l'Italie, puisque leur réseau y est dorénavant connecté.

La convention prévoit ensuite que la Compagnie Victor-Emmanuel établisse « un tramway ou tout autre système de voie analogue » sur la quarantaine de kilomètres de la route royale du Mont-Cenis de Modane à Suse, afin de joindre le chemin de fer savoyard à celui piémontais. L'infrastructure n'aurait qu'une existence temporaire, le temps que le tunnel soit percé. Même si tout transbordement ne serait pas supprimé sur l'itinéraire entre la France et l'Italie, puisque les voyageurs et les marchandises devraient emprunter deux modes de transport différents, ce « tramway » permettrait de raccourcir les temps de parcours, d'augmenter les volumes transportés, et ainsi d'imposer le chemin savoyard comme un axe de transit privilégié dans les Alpes, et de concurrencer les routes traditionnelles du Gothard et du Simplon. Le gouvernement sarde reprend en fait une idée émise en 1853, par l'entrepreneur anglais C. Henfrey, qui proposait de construire un chemin de fer hippomobile le long de cette même route². A l'époque, le projet avait été jugé sans réel intérêt, l'idée d'un tunnel focalisant toutes les attentions.

Avec cette nouvelle convention de 1856, la Compagnie Victor-Emmanuel est également tenue de prendre à sa charge l'entretien de la route du col qui restera obligatoirement ouverte au public. En échange, elle percevra, jusqu'à ce que le tunnel soit percé, le produit du péage de la barrière du Mont-Cenis qui s'élève à 90 000 Francs par an³, ainsi qu'une subvention annuelle de 105 000 Francs. Les bâtiments appartenant à l'Etat et propres à servir d'abris aux voyageurs, aux marchandises et aux animaux sur la route de

¹ ADHS, 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et le président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

² AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 43, lettre de C. Henfrey à P. Paleocapa, 1^{er} novembre 1853.

³ *Atti della camera dei deputati*, séance du 19 mai 1856.

Modane à Suse, tels les maisons de refuge ou les hospices, seront mis à disposition de la compagnie ferroviaire pour faciliter l'entretien de la route¹.

Il est très probable que ni le gouvernement ni la Compagnie Victor-Emmanuel n'aient réellement cru à la réalisation de ce « tramway ». D'ailleurs, le manque de précision concernant la technique qui devrait être mise en place – « tramway ou tout autre système de voie analogue » – montre bien que le projet n'est pas réellement arrêté, même si cela n'est pas anormal puisque le but supplante les moyens employés pour l'atteindre. Le mode de traction n'est pas non plus fixé. La locomotive, tout comme la traction hippomobile, sont envisagés². Mais dans les deux cas, les pentes pouvant atteindre 10 % sur la route du Mont-Cenis rendent le résultat incertain. De plus, aucune solution n'est proposée pour pallier les difficultés que rencontrerait nécessairement en hiver un tel mode de transport installé en altitude. Toutes ces incertitudes suscitent d'ailleurs des critiques de la part des députés lors de la discussion de la loi à la Chambre³.

En réalité, par ce tramway, il s'agit surtout de faire accepter le raccordement à Culoz par les députés, et de faire patienter l'opinion publique savoyarde et piémontaise jusqu'aux discussions d'un projet de loi sur le percement, que C. Cavour espère entamer très prochainement⁴. En fait, des études scientifiques et techniques sur le sujet sont déjà en cours⁵. La Compagnie Victor-Emmanuel sera d'ailleurs relevée de l'obligation de construire ce tramway, quelques mois plus tard seulement, par une convention du 26 août 1856. Les conditions très avantageuses – subvention et produit du péage du Mont-Cenis – que l'Etat sarde est prêt à concéder à la Compagnie Victor-Emmanuel, témoignent néanmoins de l'importance que revêt à ses yeux cette liaison entre l'ouest de l'Europe et la péninsule italienne.

Enfin, le gouvernement sarde décide de céder à la Compagnie Victor-Emmanuel le chemin de fer de Suse à Turin. Cette dernière entre ainsi en possession des actions de l'Etat qui lui transmet ses droits pour le rachat du chemin de fer au bout de vingt ans. Cependant, elle n'est pas tenue d'exploiter immédiatement ce chemin de fer. Elle dispose de toute la

¹ ADHS, 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et le président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

² AST, Raccolte private, carte Cavour, carte administrative, strade ferrate, « Vittorio Emanuele », lettre de F. Cachaux, ingénieur civil à C. Cavour, 6 février 1856.

³ *Atti della camera dei deputati*, séance du 19 mai 1856.

⁴ 11 J 1181, rapport de la commission sur le projet de loi présenté par les ministres des Finances et des Travaux publics au sujet de la nouvelle convention passée avec la Compagnie Victor-Emmanuel, dans la séance du 28 février 1856.

⁵ Les questions entourant le percement du tunnel du Mont-Cenis seront traitées dans le chapitre suivant.

période nécessaire à la pose des rails jusqu'à Modane, pour le prendre entièrement à sa charge. La gestion des deux lignes reste distincte, du fait de la fragilité des finances du chemin de fer savoyard. En revanche, celles du chemin de fer de Suse à Turin sont solides, puisque l'entreprise s'est avérée très vite rentable. L'objectif est d'imposer l'évidence du tunnel à la Compagnie Victor-Emmanuel, et non pas de l'entraîner dans des difficultés financières. L'affaire est très avantageuse pour la société de C. Laffitte.

Pour renforcer le chemin de fer savoyard, et surtout la valeur de ses actions, et pour voir aboutir son projet de liaison, le gouvernement sarde offre donc à la Compagnie Victor-Emmanuel le chemin de fer allant du pied du Mont-Cenis jusqu'à la capitale. La société possède des rails des deux côtés d'une montagne qui constitue désormais un handicap, pour elle et son affaire.

Toutefois, pour C. Cavour, cela ne suffit pas. Il ne lui faut prendre aucun risque et rendre le percement du Mont-Cenis indispensable. Pour y parvenir, il est prêt à aller encore plus loin.

1.1.2.- Jusqu'aux portes de l'ennemi

Dès le début des négociations au sujet du raccordement à Culoz, C. Cavour comprend que le chemin de fer savoyard, et surtout le projet de tunnel sous les Alpes, sont voués à l'échec si la concession du Victor-Emmanuel reste en l'état. Il doit accompagner la compagnie pour l'aider à s'emparer de tout un axe stratégique conduisant de la frontière française à la frontière autrichienne, en passant par l'intérieur du Piémont. Mais, pour ne pas brusquer ni l'opinion publique du royaume, ni les parlementaires, qui pourraient s'étonner d'un tel avantage donné à une compagnie étrangère, il procède par étapes. Après la concession de la ligne jusqu'à Turin, il entreprend de la prolonger de Turin jusqu'à Novare, mais aussi jusqu'à la frontière avec la Lombardie (figure 3).

Le président du Conseil reçoit très vite l'accord de C. Laffitte et de la Compagnie Victor-Emmanuel qui se verrait ainsi dotée d'un chemin de fer stratégique du point de vue commercial et donc appelé à dégager de grands profits. La ville de Novare est en effet un important carrefour vers lequel convergent les routes et chemins de fer de Turin, Gênes, Milan et de la Suisse. La ville est connectée, depuis le 14 juin 1855, à Alexandrie, Gênes, Arona et, de là, à la Suisse centrale et orientale par un service de bateaux à vapeur. Cette ligne est ensuite prolongée vers le Tessin suisse en 1856. Un chemin de fer d'Arona à Biasca et à Bellinzona est en effet concédé cette année-là, à la Réunion financière, une banque par actions

créée à la fin de l'année 1855, par James de Rothschild. Ce dernier a déjà la mainmise sur plusieurs chemins de fer suisses, puisqu'il possède les lignes de Fribourg à Lausanne, la Compagnie du Sud-Est (lignes de Rorschach à Coire et de Coire à Rapperswill) et la Compagnie de Saint-Gall (ligne de Winterthur à Rorschach)¹. Par ces lignes, la Réunion financière s'intéresse en fait à un percement sous le Lukmanier.

Enfin, la ligne de Turin à Novare est construite par la société anglaise Brassey, Jackson et Henfrey, et ouverte à circulation le 20 octobre 1856.

De l'autre côté de la frontière, en Lombardie, la mise en place d'un réseau de chemin de fer est plus précoce. Milan est relié à Monza en 1840, à Venise en 1846, et une ligne est en construction en 1856, vers le lac de Côme. Pour l'Etat autrichien, le rail est le moyen d'affirmer sa domination sur cet espace sensible. Les provinces italiennes doivent être mises en communication rapide avec le reste de l'Empire, et les places fortes doivent être reliées entre elles. Les forces de police ou l'armée doivent être en mesure de se rendre rapidement en Lombardie en cas de révoltes ou d'attaque sarde. La ligne du Semmering, mise en service en 1854, répond à cet objectif, puisqu'elle connecte la capitale, Vienne, à Trieste. Seul le tronçon entre Trieste et Venise reste à construire en 1856-1857. Si les considérations ferroviaires de l'Autriche sont aussi économiques puisqu'il s'agit d'atteindre des ports – Venise et Trieste –, elles sont surtout politiques et militaires. Pour preuve, le gouvernement projette à cette époque, de construire une seconde ligne transalpine, à travers le Brenner, qui viserait à joindre le Tyrol aux provinces lombardo-vénitiennes².

Les chemins de fer autrichiens sont dans un premier temps construits et exploités par l'Etat, puis les lignes lombardes lui sont rachetées par une société constituée de capitalistes anglais et français représentés par le duc de Galliera et James de Rothschild. Cette compagnie est créée officiellement par décret impérial du 27 avril 1856, et prend le nom de Société privilégiée I. R. des chemins de fer Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale. Les Rothschild ont ainsi la main sur une bonne partie des chemins de fer du Nord de l'Italie et de la Suisse. Pour C. Cavour, la concession jusqu'au Tessin, permet aussi que la ligne de Culoz à Novare échappe à l'emprise des Rothschild qui au passage sous le Mont-Cenis préfèrent celui sous le Lukmanier, évoqué précédemment.

¹ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870*, op. cit., p. 325-326.

² L. FRESCHI, « L'axe du Brenner », in BERNIER (X.) (éd.), *Traverser les montagnes*, actes du colloques des 3-4 octobre 2002, Le Bourget du Lac, Université de Savoie, laboratoire EDYTEM, 2004, p. 43-52. A. SCHRAM, « L'Italie et l'Europe : une matrice du trafic ferroviaire du nord de l'Italie, 1867-1884 », in A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, p. 367.

Le gouvernement autrichien est, lui-aussi, intéressé par une connexion avec les chemins de fer piémontais et commande des études pour une ligne de Milan au Tessin en 1855¹. Elles débouchent sur une convention, conclue à Vienne le 19 juin 1856, entre la Sardaigne et l'Autriche pour le raccordement des lignes de chemin de fer des deux pays. La jonction doit se faire à Buffalora sur la rivière du Tessin qui forme la frontière entre le Piémont et la Lombardie².

L'obstacle international étant levé, un accord est ensuite passé entre la Compagnie Victor-Emmanuel et la compagnie du chemin de fer de Novare le 26 août 1856. La Compagnie Victor-Emmanuel devient propriétaire du chemin de fer de Turin à Novare et de son prolongement jusqu'à Buffalora, ainsi que des embranchements vers Biella et Ivree. Les conditions financières sont fixées par la convention entre les deux entreprises. Chaque action de la compagnie du chemin de fer de Novare est échangée contre une action du Victor-Emmanuel, chacun des titres valant 500 Francs, auquel s'ajoute une prime de 120 Francs qui se trouve être allouée par l'Etat sarde. Une incitation à effectuer cet échange dans les quinze premiers jours de l'ouverture de l'offre est aussi mise en place. Une bonification est proposée sous deux formes au choix de l'actionnaire du Novare. Celui-ci peut choisir entre bénéficier de deux titres Victor-Emmanuel supplémentaires de valeur de 250 Francs unitaire, ou bénéficier d'une bonification de 760 Francs. La valorisation du titre du chemin de fer de Novare est donc fixée à 670 Francs. La seconde possibilité proposée aux actionnaires du Novare est de demander un rachat de leurs titres par la Compagnie Victor-Emmanuel pour un montant unitaire de 760 Francs³.

Il reste à faire approuver cette nouvelle convention par les députés et les sénateurs. C. Cavour sait pertinemment que cela va être difficile. Il a conscience qu'il prend un gros risque et met sa carrière politique en danger. Jouant de la tension, il se dit prêt à démissionner s'il n'est pas suivi. La commission chargée d'examiner le projet de loi s'est déjà montrée hostile à cette convention et le président du Conseil n'est pas certain du résultat à la Chambre. Un échec signifierait la fin du Mont-Cenis, et, selon lui, laisserait le champ libre au Mont-Genève soutenu par d'autres intérêts français⁴. C. Cavour tente donc de rallier à sa cause une majorité des députés. Il prend ainsi contact avec des membres de la commission chargée d'examiner le projet, dont L. Daziani, député du centre du collège de Monforte, G. Brignone,

¹ Lettre de C. Cavour à C. Laffitte, 24 décembre 1855, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

² A. SCHRAM, *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century, op. cit.*, p. 35.

³ *Courrier des Alpes*, 21 septembre 1856.

⁴ Lettre de C. Cavour à M. Castelli, 26 mars 1856, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

député du centre droit du collège de Pignerol, et L.-F. Menabrea¹. L'opinion publique est quant à elle partagée. En Savoie, bien que le tronçon jusqu'à Buffalora soit jugé dangereux puisqu'il mène aux portes de l'ennemi, le journal le *Courrier des Alpes* félicite plutôt le gouvernement d'achever un chemin de fer qui doit appeler la Savoie à un nouvel avenir². Le journal compte également sur les excédents dégagés par la ligne de Turin à Novare pour permettre à la Compagnie Victor-Emmanuel de finir les travaux en Savoie³.

Le projet de loi est présenté à la Chambre des députés le 14 mai 1857. C. Cavour souhaite le faire voter en urgence et, surtout, il décide de faire voter en même temps la loi sur le percement du tunnel du Mont-Cenis. De ce fait, les discussions qui se déroulent du 25 au 29 juin portent davantage sur ce dernier point et éclipsent la question de la concession jusqu'au Tessin⁴. C'est probablement ce qu'espérait le président du Conseil. Néanmoins, quelques critiques s'élèvent, non pas sur la concession en elle-même, mais sur la crédibilité de la Compagnie Victor-Emmanuel qui en sera chargée. Ses difficultés financières sont pointées du doigt et sa capacité à administrer une ligne si stratégique est mise en doute. Comme à chaque fois, le fait qu'il s'agisse d'une entreprise étrangère au royaume de Sardaigne pose aussi problème. La stratégie de C. Cavour s'avère habile et les députés votent largement le projet par voix 98 contre 30⁵, qui il est ensuite adopté par le Sénat le 13 juillet, par 51 voix contre 5⁶. La loi est promulguée le 15 août 1857. Finalement, C. Cavour l'emporte une nouvelle fois et obtient ce dont il rêvait depuis de nombreuses années.

En remerciement pour son rôle décisif dans cette affaire, C. Laffitte est fait officier de l'ordre des Saints Maurice-et-Lazare par le roi Victor-Emmanuel II, le 1er septembre 1857⁷. Cet ordre, né de la fusion des ordres de Saint-Lazare de Jérusalem et de Saint-Maurice opérée en 1572 par Grégoire XIII, décore initialement les personnes investies dans l'aide aux nécessiteux et aux malades, et les exploits militaires. Avec les réformes de Charles-Albert en 1831, et de Victor-Emmanuel II en 1851, il s'ouvre à des mérites divers et récompense « les trois noblesses de sang, des œuvres et du génie ⁸ ». C. Laffitte, en tant qu'entrepreneur qui a

¹ *Ibidem*. Lettre de C. Cavour à L.-F. Menabrea, 31 mars 1856.

² *Courrier des Alpes*, 23 juillet 1857.

³ *Ibidem*.

⁴ Les discussions sur la loi du percement du tunnel du Mont-Cenis seront évoquées dans le chapitre suivant.

⁵ *Atti della camera dei deputati*, séance du 29 juin 1857.

⁶ *Atti del parlamento subalpino*, séance du 13 juillet 1857.

⁷ *Courrier des Alpes*, 5 septembre 1857.

⁸ L. CIBRARIO, *Précis historique des ordres militaires et religieux de Saint Lazare et de Saint Maurice avant et après leur réunion*, Lyon, Louis Perrin, 1860, cité dans F. CAILLE, « L'annexion par les médailles ? Décorations et pratiques honorifiques de la France en Savoie après 1860 », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, la France, l'Europe*, op.cit., p. 166.

permis l'aboutissement de l'œuvre gigantesque du tunnel du Mont-Cenis, se rattache à ces deux dernières catégories.

La société de C. Laffitte se retrouve ainsi en 1857, à la tête de plusieurs tronçons de chemin de fer, un allant de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne d'une longueur de 106 kilomètres, un de Suse à Turin de 53 kilomètres, et un de Turin au Tessin de 109 kilomètres. C. Cavour a réussi à constituer une dorsale ferroviaire de frontière à frontière.

L'intérêt de la ligne jusqu'au Tessin est certes commercial, puisqu'elle est vue par le gouvernement comme un moyen de renforcer les relations économiques avec les provinces italiennes sous domination autrichienne, mais pas seulement. Le chemin de fer entre Turin et Buffalora est surtout un instrument politique et militaire. Le gouvernement a fait en sorte qu'une seule compagnie contrôle la ligne stratégique allant des Français, potentiels alliés du royaume de Sardaigne, jusqu'aux ennemis autrichiens. Les déclarations de C. Cavour lors du Congrès de Paris ainsi que sa correspondance où il évoque clairement la « terza riscossa¹ », ne laissent planer aucun doute sur ses intentions belliqueuses envers l'Autriche. Ce chemin de fer permettrait en cas de guerre, de transporter les troupes sardes et françaises jusqu'à la Lombardie.

La ligne de Novare au Tessin est ouverte à la circulation un an après l'adoption de la loi, le 18 octobre 1858, tout comme la ligne de Milan à Magenta de l'autre côté de la frontière. La connexion entre les deux est effective le 1^{er} juin 1859, soit un jour seulement avant que les Français franchissent le Tessin lors de la deuxième guerre d'indépendance.

1.1.3.- L'affaire calabro-sicilienne

Si C. Cavour a obtenu ce qu'il souhaitait avec cette nouvelle concession, la Compagnie Victor-Emmanuel, quant à elle, perd très vite ses illusions. Elle est immédiatement confrontée à des problèmes de trésorerie. Les arrangements financiers conclus avec la compagnie de Turin à Novare s'avèrent très pénalisants pour la société. En effet, la majorité des actionnaires du chemin de Turin à Novare choisissent d'être remboursés du montant de la valeur de leurs actions, plutôt que de les échanger contre celles du Victor-Emmanuel. Sur les 32 000 actions qui formaient le capital de cette première, 31 258 sont remboursées à hauteur de 760 Francs². Le choix des actionnaires du Novare manifeste un

¹ Lettre de C. Cavour à T. de Rossi di Santa Rossa, 22 août 1856, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

² *Courrier des Alpes*, 12 mai 1857.

manque de confiance dans le titre du Victor-Emmanuel. En effet, le cours de l'action sur la place parisienne ne fait que baisser tout au long (et même au-delà) de l'opération d'échange. Le titre valait effectivement 660 Francs le 1^{er} mai 1856, 650 Francs le 11 septembre de la même année, puis tombe à 593,50 Francs à la veille du lancement de l'opération d'échange (cours au 16 avril 1857). Le 9 mai il n'est plus que de 570 Francs. L'opération d'échange ne fait qu'amplifier une tendance baissière qui se confirme sur le temps long puisque le titre ne vaut plus que 415 Francs un an après la liaison de la ligne au réseau français, le 13 janvier 1859¹. La compagnie se trouve ainsi contrainte de déboursier près de 24 millions de Francs dans cette opération en 1857, ce qui excède de loin le budget prévu pour cet échange. Sa situation financière n'en est que plus dégradée. Elle emprunte alors, sur garantie personnelle de C. Laffitte², 18 millions de Francs au Comptoir d'escompte de Paris créé par le gouvernement provisoire en 1848, et dont les statuts ont été en partie rédigés par E. Pereire³. Mais la compagnie n'est pas en mesure de rembourser.

Les difficultés financières rencontrées par la Compagnie Victor-Emmanuel semblent intéresser tout particulièrement J. de Rothschild avec sa société des chemins de fer lombards qui, dès 1858, guette une éventuelle liquidation. Il s'emparerait alors de ce réseau qui viendrait compléter les chemins de fer piémontais qu'il songe à racheter à l'Etat⁴. Les Rothschild auraient alors la main, à peu d'exceptions près, sur tout le réseau ferroviaire de la péninsule et sur une grande partie de celui de la Suisse. Ils contrôlèrent ainsi les principaux lieux de franchissement des Alpes, le Lukmanier, le Gothard et le Mont-Cenis. Mais, C. Laffitte envisage une autre solution pour sortir du marasme économique dans lequel sa société est plongée. Il imagine de vendre le réseau de Suse au Tessin avec ses embranchements vers Biella et Ivree, au nouveau gouvernement italien, et lui demander la concession des lignes prévues en Sicile et en Calabre (figure 3). L'Etat, qui envisage de créer un grand réseau comprenant la totalité des lignes du nord et du centre de l'Italie, se montre très intéressé.

Les projets de chemins de fer en Sicile sont très récents. Les lignes Tarente-Reggio de Calabre, Messine-Syracuse et Catane-Palermo ont été ordonnées le 30 avril 1860, par le roi François II. Cependant, c'est G. Garibaldi qui, après avoir renversé le souverain et s'être autoproclamé « dictateur » en Sicile, les concède le 25 septembre 1860, à une société constituée par les banquiers P. Adami et A. Lemmi de Livourne. C. Laffitte en est un des

¹ *Gazette de Savoie* (1856-1859).

² AD, contentieux 363, lettre des délégués des actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel, 24 juin 1866.

³ N. STOSKOPF, « La fondation du comptoir national d'escompte de Paris, banque révolutionnaire, 1848 », *Histoire, économie et société*, n° 21-3, 2002, p. 402.

⁴ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870, op. cit.*, p. 376.

actionnaires. Mais, les travaux sont lents à démarrer. En 1863, seule une ligne de 13 kilomètres, entre Palerme et La Bagheria, est construite.

Du côté de la Compagnie Victor-Emmanuel, une assemblée générale est convoquée à Paris le 10 mai 1863, pour le vote d'un nouveau cahier des charges selon les modalités d'échange énoncées précédemment¹. C. Laffitte a réuni cette assemblée dans un délai très court, de façon à ce que tous les actionnaires ne puissent pas s'y rendre. Le nouveau cahier des charges est ainsi adopté sans difficulté, à l'unanimité moins trois voix². En revanche, son annonce publique surprend beaucoup. Les journaux savoyards ont du mal à comprendre pourquoi C. Laffitte souhaite échanger un réseau piémontais rentable, puisque représentant 78 % des revenus des deux sections de part et d'autre du Mont-Cenis, contre un chemin de fer en Sicile qui n'est même pas encore construit³. L'affaire est clairement mauvaise.

Le conseil d'administration de la Compagnie Victor-Emmanuel ayant obtenu le soutien de ses actionnaires, est libre de conclure une convention avec les ministères des Finances et des Travaux publics le 9 juillet 1863. L'Etat italien rachète la ligne de Suse au Tessin moyennant 2 226 000 Lires de rente à 5 %, et accorde à la société la concession des chemins de fer calabro-siciliens, ainsi qu'une subvention de 9 millions de Lires⁴. L'accord prévoit que les sections savoyarde et sicilienne seront administrées distinctement. L'Etat italien récupère ainsi le chemin de fer qui mène jusqu'au pied du Mont-Cenis.

L'entrée de la concession sicilienne entraîne de graves difficultés pour la Compagnie Victor-Emmanuel. Une crise interne éclate dès septembre 1863. En désaccord avec la nouvelle politique menée par le président, les administrateurs A. Bixio et A. Dailly décident de démissionner et une partie des actionnaires se sentant trahis, portent plainte contre C. Laffitte. Ils l'accusent d'avoir substitué volontairement à une société primitive appelée à dégager des profits, une entreprise qui ne peut que conduire à la ruine.

Cette affaire sicilienne est en fait un bon moyen pour C. Laffitte de couvrir les dépenses excessives du Victor-Emmanuel, de retirer ses capitaux imprudemment engagés dans l'entreprise sicilienne et même de réaliser un bénéfice en touchant une partie des 6 millions de Lires que l'Etat italien a donné au moment du rachat à la société Adami et Lemmi. Il est plus que probable que le banquier parisien, en tant qu'homme d'affaires expérimenté, soit conscient des difficultés qu'il est sur le point d'occasionner à la Compagnie Victor-

¹ DE LIZARANZU, La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel devant ses actionnaires, depuis 1853 jusqu'à nos jours, 1^{er} janvier 1867, Paris, 1867, 64 p.

² *Courrier des Alpes*, 27 juin 1867.

³ *Courrier des Alpes*, 19 août 1863.

⁴ Réflexions adressées par les actionnaires à MM les députés du corps législatif, Chambéry, Imp. A. Pouchet et Cie, 1867, 16 p.

Emmanuel. La tractation est en plus douteuse, puisque C. Laffitte est à la fois vendeur et acheteur, en tant que porteur de titres des deux sociétés, contrairement aux prescriptions de l'article 1596 du code civil. Les actionnaires espèrent, pour cette raison, voir annuler la concession. Ils obtiennent tout d'abord que tout pouvoir dans la société soit retiré à C. Laffitte, ainsi qu'à ses soutiens au sein du conseil d'administration, J. Calvet-Rogniat et M. Mirault (successeur de A.-L. André)¹. C. Laffitte est ensuite condamné par le tribunal de commerce de Paris, à payer aux actionnaires qui détenaient des titres en 1863, 100 Francs de dommages par action².

En 1866, alors que les caisses sont vides, la Compagnie Victor-Emmanuel se retrouve à la tête de deux réseaux totalement disjoints, dont 1 301 kilomètres de ligne sont presque entièrement à construire. L'axe stratégique dont elle était maîtresse depuis la France jusqu'à la Lombardie lui échappe. La valeur de ses actions s'en ressent fortement et dégringole pour n'atteindre que 60 Francs en 1866, contre plus de 700 Francs en 1857. Son passif atteint alors 208 millions de Francs³. En 1866, la Compagnie Victor-Emmanuel se trouve en situation de faillite.

1.2.- L'échec du Victor-Emmanuel : une aubaine pour la France

La liquidation de la Compagnie Victor-Emmanuel est en fait pressentie dans les cercles d'affaires – chez les Rothschild notamment – et dans les milieux politiques – en France et en Italie – dès 1863. Les administrateurs de la société eux-mêmes ont conscience de l'issue fatale dès ce moment-là, mais ils tentent tant bien que mal de retarder l'inévitable jusqu'en 1866, quitte à s'endetter encore plus. Pour éviter que les actionnaires perdent la totalité de leur investissement, la société doit au bout du compte être vendue. L'aventure de la Compagnie Victor-Emmanuel qui a permis à la Savoie d'être équipée de sa première véritable ligne de chemin de fer et qui a contribué à la concrétisation du projet de tunnel si cher à C. Cavour, se termine ici, se soldant par un échec. En revanche, c'est une véritable aubaine pour le PLM qui récupère les concessions de la compagnie et qui se retrouve à la tête d'une ligne qui est la porte d'entrée vers l'Italie.

¹ AD, contentieux 363, lettre des délégués des actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel, 24 juin 1866.

² *Courrier des Alpes*, 19 août 1869.

³ AD, contentieux 363, lettre des délégués des actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel, 24 juin 1866.

1.2.1.- Le rachat de la Compagnie Victor-Emmanuel par l'Etat

Confrontés à la crise administrative et financière née de la concession des chemins de fer calabro-siciliens, la compagnie n'est pas en mesure d'honorer les engagements qu'elle a pris auprès du gouvernement italien. Ce dernier, en vertu des diverses conventions signées, a alors deux possibilités. Soit il proclame la déchéance du Victor-Emmanuel, soit il lui substitue une autre compagnie qui sera chargée d'achever les travaux en Savoie, en Sicile et en Calabre. Les administrateurs de la compagnie préférant la deuxième solution, envisagent la vente d'une partie de leurs réseaux. Dans un premier temps, ils cherchent à conserver la ligne savoyarde qu'ils espèrent bientôt rentable avec le percement du tunnel, et souhaitent se débarrasser des chemins de fer embryonnaires de Calabre et de Sicile¹. A cette date, seuls 52 kilomètres sont en exploitation. Ce dernier réseau ne présente aucun attrait pour des investisseurs, à l'inverse de la ligne à travers la Savoie.

L'Etat français se porte alors acquéreur de la ligne du Rhône à la Maurienne en 1866. Cette offre permettrait de mettre un terme à une situation complexe où une compagnie à capitaux majoritairement français, mais étrangère du point de vue légal, ayant son siège social officiellement à Chambéry, mais dans les faits à Paris et à Florence – depuis le transfert de la capitale italienne de Turin dans cette ville en 1864 –, possède deux réseaux étalés sur deux Etats différents. Pourtant, le chemin de fer Victor-Emmanuel n'est pas le seul dans ce cas. La situation des chemins de fer lombards est tout aussi complexe au lendemain de la paix de Zurich des 10 et 11 novembre 1859, qui permet au royaume de Sardaigne de récupérer la Lombardie. En effet, ces chemins de fer sont unis à la fois à ceux de l'Italie centrale et à ceux du Sud de l'Autriche, et sont toujours de nationalité autrichienne. Les bouleversements géopolitiques qui entourent la formation d'un royaume d'Italie ont nécessairement des répercussions sur l'organisation des réseaux ferrés.

Le rachat du Victor-Emmanuel permettrait également à la France de devenir propriétaire d'une ligne débouchant sur un franchissement alpin, ce dont elle est privée jusque-là, puisque le projet du Mont-Genèvre n'aboutit pas. C'est enfin une façon pour l'Etat d'imposer une marque du pouvoir central dans une périphérie qui vient à peine d'être annexée au territoire français. En effet, de la même façon que le gouvernement implante des brigades de gendarmerie en Savoie à partir de 1860, le chemin de fer est un moyen de matérialiser la

¹ *Ibidem.*

présence du nouvel Etat¹. C. Laffitte a une fois encore fait le jeu de l'Etat français en même temps qu'il a préservé ses propres affaires.

Le 15 juin 1866, le gouvernement français présente un projet de loi autorisant le rachat de la ligne, moyennant la somme de 45 millions de Francs, payables en 89 annuités. L'Etat se réserve en outre, le droit de rétrocéder par la suite, la ligne à la Compagnie PLM en lui garantissant sur les sections exploitées (de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne) un revenu égal au chiffre de l'annuité². Le montant que l'Etat est prêt à déboursier est loin d'être excessif. Cela revient à dépenser 381 000 Francs par kilomètre, soit une vingtaine de milliers de Francs de moins que la moyenne de la dépense kilométrique pour les lignes françaises de l'époque³. L'Etat s'apprête donc à conclure une assez bonne affaire tout en sauvant des actionnaires.

La commission chargée d'examiner le projet de loi, et présidée par le marquis de Talhouet, député de la Sarthe et ancien vice-président de la compagnie des chemins de fer d'Orléans, rend un rapport favorable le 8 juin 1867. Après s'être demandé s'il ne fallait pas mieux laisser les deux compagnies privées – Victor-Emmanuel et PLM – négocier directement entre elles, la commission est arrivée à la conclusion que si le PLM peut se charger de terminer et d'exploiter une ligne qui se rattache à son réseau, et d'en tirer les revenus l'indemnisant des dépenses qu'elle aura faites, il n'y a aucune raison pour lui imposer les sacrifices d'un rachat. L'Etat français sert ses intérêts, mais n'ignore pas pour autant les intérêts privés des compagnies. En effet, ce procédé est également le plus avantageux pour la Compagnie Victor-Emmanuel, qui sans les conditions financières contenues dans le projet de loi, risque de faire très rapidement faillite et de ruiner ses actionnaires⁴.

Les discussions s'ouvrent au Corps législatif le 15 juin 1867. Le député conservateur du Bas-Rhin, L. Hallez-Claparède, attaque le projet de loi comme étant beaucoup trop favorable à la Compagnie Victor-Emmanuel qui doit assumer selon lui ses responsabilités, et trop lourd pour le Trésor⁵. D'autres en revanche, comme le comte Dubois, commissaire du gouvernement, voient dans le rachat la seule solution pour que les travaux de la ligne jusqu'à Modane soient achevés au moment de l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis. Le gouvernement

¹ A. LIGNERIEUX, « Des missionnaires de la France ? Les gendarmes en Savoie aux lendemains de l'annexion », in S. MILBACH (dir.), 1860, *la Savoie, La France, l'Europe*, op.cit., pp. 229-246.

² A. PICARD, *Les Chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. II, Période du 2 décembre 1851 au 4 septembre 1870*, Paris, J. Rothschild, 1884, p. 410.

³ *Annales du Sénat et du Corps législatifs*, intervention du comte Dubois, séance du 15 juin 1857.

⁴ AN, F14 9217, rapport de la commission chargée d'examiner le projet de loi d'une convention passée entre le ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et des compagnies des chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du chemin de fer Victor-Emmanuel, séance du 8 juin 1867.

⁵ *Annales du Sénat et du Corps législatifs*, Paris, op.cit., séance du 15 juin 1867.

doit donner la priorité à l'intérêt général qui est de relier la France à l'Italie. Les oppositions au projet de loi sont finalement circonscrites, puisqu'il est approuvé à une grande majorité, par 168 voix contre 45, le 20 juin 1867¹. Il doit encore être ratifié par l'assemblée des actionnaires du Victor-Emmanuel.

Une première assemblée est alors convoquée à Paris, après autorisation du gouvernement italien, le 9 août 1867. Son aval est obligatoire, puisque, conformément aux statuts de la compagnie, les réunions doivent normalement se tenir en Italie. Aucun accord n'est trouvé lors de cette première assemblée. La majorité des actionnaires se prononcent pour la vente de la ligne savoyarde, mais à condition que le gouvernement italien reprenne le réseau calabro-sicilien², ce qui est impossible pour le moment compte tenu des finances. De plus, le montant proposé par l'Etat français est jugé insuffisant, car les 45 millions dont il est question, suffiraient tout juste à absorber les dettes dont le remboursement est exigible. Pour eux, les droits des actionnaires ne peuvent être sauvegardés que par le séquestre³. Une deuxième assemblée est réunie le 24 septembre 1867. Les échanges sont moins vifs. Comprenant l'urgence de la situation et le peu d'issues possibles, la convention est finalement adoptée par les actionnaires, par 2 246 voix contre 507. C. Laffitte, qui ne fait plus partie du conseil d'administration mais qui est toujours actionnaire, s'abstient de prendre part au vote⁴. Une fois le projet ratifié par l'assemblée des actionnaires, la loi est promulguée le 27 septembre 1867.

L'Etat français devient donc propriétaire de la ligne à travers la Savoie. Il ne reste plus à la Compagnie Victor-Emmanuel que la partie calabro-sicilienne du réseau, qui connaît des heures difficiles. Les dettes s'accumulent et faute de moyens financiers, les travaux n'avancent pas. L'exploitation des quelques tronçons achevés donne des résultats catastrophiques. Impuissante à remplir ses engagements, la Compagnie Victor-Emmanuel s'en voit destituée le 31 août 1868. Elle est remplacée par la société Vitali et Compagnie qui ne réussit pas davantage à mener la tâche jusqu'au bout. L'Etat est alors obligé d'intervenir, et par la loi du 28 août 1870, est autorisé à poursuivre pour son compte, la construction et l'exploitation des lignes calabraises et siciliennes⁵.

¹ *Ibidem*, séance du 20 juin 1867.

² *Mémoire pour M. Charles Laffitte ayant été président du Conseil d'administration des chemins de fer Victor-Emmanuel défenseur contre M. Lecomte et M. Roux-Mollard demandeurs*, Paris, Imp. Poitevin, 1869, p. 37-38.

³ AD, contentieux 363, lettre des délégués des actionnaires de la compagnie Victor-Emmanuel, 24 juin 1866.

⁴ *Mémoire pour M. Charles Laffitte ayant été président du Conseil d'administration des chemins de fer Victor-Emmanuel défenseur contre M. Lecomte et M. Roux-Mollard demandeurs*, *op. cit.*, p. 37-38.

⁵ CUCHEVAL-CLARIGNY, « Les chemins de fer italiens. I, La formation des réseaux et les premières conventions », *Revue des Deux Mondes*, *op. cit.*, p. 87.

De son côté, l'Etat français, conformément à loi, décide de ne pas gérer lui-même le chemin de fer savoyard et de le rétrocéder à la compagnie PLM, une compagnie puissante, organisée et déjà implantée dans la région.

Les lignes italiennes sont donc remises à des compagnies privées italiennes, tandis que la ligne française est récupérée par une compagnie privée française qui a les moyens de l'assumer. Une nouvelle donne à la fois libérale et nationale apparaît.

1.2.2.- La rétrocession au PLM

La rétrocession de la ligne savoyarde à la Compagnie PLM est en fait prévue par l'Etat avant même que la société Victor-Emmanuel ne cherche un acquéreur. En effet, dès 1863, le ministre français des Travaux publics, E. Rouher, contacte le directeur du PLM, P. Talabot, et l'avertit de la situation de la Compagnie Victor-Emmanuel, sans toutefois lui faire de propositions concrètes¹. Dès lors, le PLM observe de loin la situation de la ligne savoyarde, jusqu'à ce que les choses deviennent plus claires en 1866. L'Etat l'informe officiellement de son intention de réunir à son réseau le chemin de fer de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne, de telle sorte qu'il ne résultera aucune charge nouvelle pour la Compagnie PLM. La rétrocession sera assortie d'une double garantie d'intérêt, l'une portant sur l'annuité du rachat, soit 2 279 560 Francs, et l'autre sur l'intérêt et l'amortissement des obligations appliquées à l'achèvement du réseau². La compagnie s'engage en échange à assurer la construction du dernier tronçon entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, avant que le tunnel du Mont-Cenis ne soit opérationnel. En fait, les conditions de la rétrocession font de la compagnie PLM, selon F. Caron, « un simple régisseur pour le compte de l'Etat³ ». Elle ne peut donc refuser une proposition si avantageuse⁴.

Au moment des négociations sur la rétrocession de la ligne savoyarde, le PLM est la plus puissante compagnie de chemin de fer français. Elle résulte de la fusion du 3 juillet 1857 des sociétés des chemins de fer de Paris à Lyon, et de Lyon à la Méditerranée⁵. La première a

¹ ANMT, 77 AQ 180, procès-verbal du conseil d'administration de la compagnie du PLM, séance du 19 juin 1863.

² ANMT, 77 AQ 158, rapport du conseil d'administration de la Compagnie PLM, présenté à l'assemblée générale du 27 avril 1867.

³ F. CARON, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*, Genève, Droz, 2005, p. 53.

⁴ ANMT, 77 AQ 158, rapport du conseil d'administration de la compagnie du PLM présenté à l'assemblée générale du 27 avril 1867.

⁵ P. DAUZET, *Le siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Fontenay-aux-Roses, 1948, 378 p. J. CHAINTREAU, J. CUYNET, G. MATHIEU, *Les chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée*, Paris, La Vie du rail et des transports, 1993, 384 p.

été autorisée le 16 juillet 1845. Elle est chargée à ce moment-là de terminer et d'exploiter la ligne de Paris à Lyon commencée en 1842 par l'Etat. Mais, confrontée à des difficultés financières, elle est ensuite contrainte d'arrêter les travaux qui sont alors repris par l'Etat. Celui-ci exploite la ligne jusqu'en 1852, date à laquelle une nouvelle compagnie de Paris à Lyon est constituée et reprend la concession. La société absorbe ensuite la compagnie Dijon-Besançon-Belfort en 1854, puis celle de Dôle à Salins en 1856¹. La compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée a quant à elle été créée le 18 novembre 1852, de la réunion de six concessions différentes, de Lyon à Avignon, de Montpellier à Cette, d'Alais à Beaucaire, d'Alais aux mines de la Grand'Combes, de Montpellier à Nîmes et de Marseille à Avignon. La société a été fondée sous l'impulsion de P. Talabot, ingénieur polytechnicien, puis concessionnaires de plusieurs compagnies². Il est actionnaire des chemins de fer lombards-vénitiens à partir de 1856, fondateur de la compagnie des docks et entrepôts de Marseille en 1859, l'un des principaux promoteurs de la Société générale en 1863, mais aussi conseiller général du Gard en 1861, puis député de Nîmes en 1863. Il devient co-directeur du PLM lors de sa création, puis directeur général à partir de 1862, poste qu'il occupe jusqu'à sa retraite en 1882. Il est alors nommé directeur général honoraire³.

En 1857, ce sont donc les 656 kilomètres de la compagnie de Paris à Lyon qui s'ajoutent aux 548 kilomètres de celle de Lyon à la Méditerranée. Après, cette date, son réseau s'étend encore un peu plus. La Compagnie PLM récupère 297 kilomètres de lignes appartenant au Grand Central en proie à des difficultés financières, ainsi que la ligne du Bourbonnais (70 kilomètres). Le 11 juin 1859, elle absorbe les chemins de fer du Dauphiné, et, en 1860, sa fusion avec le Lyon-Genève devient effective⁴. En 1863, elle se voit attribuer en plus l'exploitation des 1 287 kilomètres du réseau algérien (lignes d'Alger à Blida, de Philippeville à Constantine et d'Oran à Saint-Denis-du-Sig) et en 1865, elle rachète la compagnie de Bessèges à Alais, longue de 30 kilomètres⁵.

Si l'Etat fait appel à cette société en 1866, c'est qu'il ne peut ni ne veut prendre à sa charge le reste des travaux et l'exploitation de la ligne savoyarde. En effet, il s'est dégagé de

¹ F. CARON, *Les grandes compagnies du chemin de fer en France, 1823-1937*, op. cit., p. 47-48.

² M.-G. MAY, « L'histoire du chemin de fer de Paris à Marseille », *Revue de géographie alpine*, 19-2, 1931, p. 487. J. LENOBLE, *Les frères Talabot. Une grande famille d'entrepreneurs au XIXe siècle*, Limoges, CCSTI, 1989, 316 p.

³ N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, op. cit., p. 342-347. J. LENOBLE, *Les frères Talabot. Une grande famille d'entrepreneurs au XIXe siècle*, Limoges, CCSTI, 1989, 316 p.

⁴ F. CARON, *Les grandes compagnies du chemin de fer en France, 1823-1937*, op. cit., p. 49.

⁵ *Ibidem*, p. 52.

ce genre de responsabilités sur les axes à caractère stratégique, depuis la loi du 11 juin 1842. En revanche, il se doit de jouer les intermédiaires dans cette affaire. La situation financière du Victor-Emmanuel est telle, que la Compagnie PLM n'aurait aucun avantage au rachat direct. La pose des rails n'est pas encore achevée jusqu'au futur tunnel du Mont-Cenis et la section livrée à l'exploitation, de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne n'est pas totalement terminée, notamment en ce qui concerne l'aménagement des gares. La Compagnie PLM est néanmoins la plus à même de s'occuper de cette ligne, du fait de son implantation dans la région mais aussi de sa gestion rigoureuse et de son assise financière stable.

Le PLM fait, quant à lui, une bonne affaire, comme ne manquent pas de le faire remarquer les journaux savoyards, puisqu'il acquiert à faible prix une ligne de premier ordre entre la France et l'Italie. Les conditions financières du rachat sont jugées très, voire trop, faibles, puisque, selon la presse locale, la société ne paie ni la position stratégique du chemin de fer, ni « la valeur d'avenir résultant de l'avancement de la percée des Alpes¹ ». En revanche, pour cette même presse, le Victor-Emmanuel fait une moins bonne opération et, pour le *Courrier des Alpes* fataliste, « c'est du reste son habitude invétérée² ». En réalité, l'Etat français a tout de même évité à la compagnie de tout perdre. En contrepartie, il a réussi à faire en sorte que le PLM contrôle désormais les axes menant aux ports de Marseille et de Gênes. Le chemin de fer dont les compagnies du Paris à Lyon, et de Lyon à la Méditerranée avaient si peur en 1853, est neutralisé.

1.2.3.- L'artère savoyarde dans l'organisation PLM

Tout est fait pour que l'incorporation de la ligne savoyarde dans le PLM se fasse en douceur. Un inventaire du matériel fixe et mobile est d'abord dressé, puis en novembre 1867, la société prend officiellement possession du chemin de fer Victor-Emmanuel. Mais elle prend garde à bien dissocier la gestion de sa nouvelle ligne de celle du réseau existant avant 1867³. La loi prévoit en effet, que le chemin de fer Victor-Emmanuel soit exploité comme une ligne indépendante du réseau du PLM. Plusieurs raisons expliquent cette dissociation. D'une part, la ligne savoyarde n'est pas encore rentable et la commission qui a été mandatée par l'Etat pour vérifier les comptes de la société a relevé de graves irrégularités⁴. De plus, le

¹ *Courrier des Alpes*, 30 juillet 1867.

² *Ibidem*.

³ M. MOLLION, *L'organisation administrative de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à Marseille*, Paris, 1915, p. 19.

⁴ *Annales du Sénat et du Corps législatifs*, op.cit., séances des 19 et 20 juin 1867.

tunnel est en cours de percement, mais sa réussite n'est pas encore totalement assurée. Le PLM ne veut pas prendre le risque que dans ses mêmes comptes figurent les bénéfices de son réseau et le déficit de la ligne savoyarde. Il s'agit d'une pratique courante dans la gestion d'entreprise. Cette séparation se justifie également d'un point de vue comptable. Il est plus facile d'avoir une gestion séparée. Les chemins de fer d'Algérie font eux-aussi l'objet d'une gestion distincte.

La nouvelle société impose immédiatement la marque de son pouvoir dans la gestion du personnel. Elle décide de ne pas garder tous les employés du Victor-Emmanuel, comme la loi l'y autorise. Les personnes renvoyées sont indemnisées et remplacées par des agents, des ingénieurs et des chefs d'exploitation travaillant déjà pour le PLM¹. Enfin, le nom de la ligne savoyarde est modifié par la compagnie qui la rebaptise « chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis » pour franciser l'appellation et l'harmoniser avec celle des autres lignes de la compagnie.

En ce qui concerne les modalités tarifaires appliquées à la ligne savoyarde, elles sont également différentes de celles du reste du réseau. Peu d'informations sont arrivées jusqu'à nous, mais il semble que, dans un premier temps, elles ne soient pas fixées officiellement. Le PLM applique les anciens tarifs sardes, qui sont probablement plus intéressants que les siens. Il faut attendre 1872, pour qu'elles soient définies par la loi. La Compagnie PLM est autorisée à percevoir un « droit de transition » de 5 Francs par wagon de 10 tonnes au passage d'un réseau à l'autre. Elle a le droit de traiter, du point de vue des taxes, les transports empruntant les deux réseaux, comme s'ils passaient entre les mains de deux sociétés distinctes, sans tarif commun². Ce dernier point désavantage incontestablement la ligne savoyarde par rapport au reste des chemins de fer du PLM. Lors des débats à l'Assemblée nationale en mars 1872, les députés savoyards C.-A. Costa de Beauregard, fils de Pantaléon Costa de Beauregard, le fondateur de la Compagnie Savoyarde et l'un des actionnaires du Victor-Emmanuel, et H. Grange, membre du parti de l'Union des droites, protestent en vain contre cette inégalité³. C'est la première fois que les députés savoyards prennent part aux débats nationaux sur le chemin de fer savoyard et défendent leur territoire.

¹ ANMT, 77 AQ 182, procès-verbal du conseil d'administration de la Compagnie du PLM, séances du 8 et 15 novembre 1867.

² *Journal officiel*, 24 mars 1872.

³ A. PICARD, *Les Chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. III, Période du 4 septembre 1870 au classement de 1879*, Paris, J. Rothschild, 1884, p. 42-43. C.-A. COSTA DE BEAUREGARD, H. GRANGE, *Proposition de loi concernant les conventions intervenues entre l'Etat et les compagnies des chemins de fer Victor-Emmanuel et Paris-Lyon-Méditerranée*, Versailles, Imp. De Cerf, 1872, 3 p.

La Compagnie PLM semble être la grande gagnante de l'échec du Victor-Emmanuel. Grâce à l'Etat, elle obtient les avantages d'une ligne commerciale stratégique, sans vraiment avoir à en subir les inconvénients financiers. Le mode de gestion qu'elle a instauré lui permet en effet de réduire les risques. Si le tunnel du Mont-Cenis n'est finalement pas achevé, la ligne savoyarde perdra indéniablement de l'intérêt, mais elle aura limité les pertes. Si au contraire, le franchissement aboutit, des espoirs de grands profits s'offriront à elle.

Malgré maintes déconvenues, le chemin de fer savoyard est devenu, grâce à l'action combinée du gouvernement sarde et de la Compagnie Victor-Emmanuel, un axe potentiel du commerce européen. Le PLM, qui en devient propriétaire en 1867, entend bien faire fructifier son investissement. Il entreprend de constituer à partir du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis un véritable réseau ferré, répondant ainsi, en apparence, aux vœux exprimés par les populations locales depuis les années 1850.

2.- Le tunnel, matrice de l'axe ; l'axe matrice du réseau

Le gouvernement français et le PLM qui ont pris le relais respectivement de l'autorité politique sarde en Savoie et de la Compagnie Victor-Emmanuel, ne peuvent se contenter de cette seule ligne transversale. En effet, au moment où le maillage ferroviaire dans le reste du pays se densifie, la Savoie et la Haute-Savoie, nouveaux départements français que le pouvoir cherche à assimiler, ne peuvent rester en dehors de ce phénomène. Dès les années 1860, l'axe du tunnel sert alors de matrice, de colonne vertébrale à la constitution d'un véritable réseau tentant de desservir l'ensemble du territoire.

2.1.- Amplifications des revendications locales

Si les populations savoyardes ont dès les premiers temps du Victor-Emmanuel réclamé l'arrivée du chemin de fer dans leurs villes et leurs villages, leurs revendications deviennent plus nombreuses, et surtout plus appuyées, avec la venue de la Compagnie PLM. Envieuses de ce qui se passe ailleurs en France, et conscientes de l'assise financière et politique de la nouvelle société, elles n'hésitent plus à demander ici le passage d'une ligne ou là, l'implantation d'une gare. Ces revendications locales sont motivées par des intérêts de nature variée.

2.1.1.- Les demandes de tracés

Les demandes de chemins de fer de la part des Savoyards affluent dès le lendemain de l'annexion. Les populations sont persuadées que le gouvernement français sera plus réceptif que l'Etat de Sardaigne à leurs doléances, comme en témoignent les résultats de l'enquête lancée auprès des communes par le nouveau gouvernement pour connaître leurs besoins à ce moment-là¹. Le voyage de Napoléon III en Savoie en 1860, qui annonce un vaste programme

¹ ADHS, 6 M 930, enquête sur la situation industrielle des communes de Haute-Savoie, 1860.

de grands ouvrages, et de son ministre des Travaux publics, E. Rouher, l'année suivante, laissent présager de nouvelles possibilités en matière de chemin de fer. En effet, en octobre 1861, E. Rouher parcourt les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie et fait un état des lieux des chantiers à entreprendre, principalement en matière de voies de communication. Il emprunte d'ailleurs le chemin de fer, encore à cette date propriété du Victor-Emmanuel, et rencontre M. de Rouffiac, le chef de l'exploitation et M. Ranco, l'ingénieur en chef de la compagnie¹. Il n'en faut pas plus à l'opinion publique pour se persuader de l'extension prochaine des lignes. E. Rouher promet d'ailleurs aux habitants d'Albertville l'exécution d'une ligne reliant la ville à celle du Mont-Cenis. Il avance également l'idée d'un chemin de fer par « traction à cheval sur rail » d'Albertville à Moûtiers². Mais ses paroles ne sont pas suivies d'effets. Il s'agit seulement pour lui et pour le gouvernement, d'apaiser la population et de l'intégrer le plus rapidement possible, et sans heurt, dans sa nouvelle patrie.

L'avancée des travaux de percement du Mont-Cenis rend également espoir aux Savoyards, qui imaginent que l'Etat français va enfin pouvoir se tourner vers des lignes qui ont longtemps été jugées secondaires par Turin. Les populations du Nord de la Savoie – du nouveau département de la Haute-Savoie – qui se sont tenues à l'écart des débats sur le chemin de fer dans les années 1850, commencent alors à réclamer elles-aussi des liaisons ferroviaires en direction du Chablais et du Faucigny. L'arrivée sur le territoire de la Compagnie PLM, qui a l'habitude d'étendre ses lignes et son réseau, ne peut être que positive selon elles. Des études sont effectivement réalisées, à la fois par l'Etat et par la compagnie. Des avant-projets sont esquissés, mais les choses ne bougent pas assez vite au goût des Savoyards.

Ces derniers multiplient alors les démarches pour se faire entendre. Des suppliques sont envoyées directement à l'Empereur³. Les habitants et leurs élus tentent d'attirer l'attention de l'opinion publique. Des pétitions se multiplient, réclamant soit le passage d'un chemin de fer, soit la rectification d'un tracé. Les Savoyards peuvent compter sur la presse locale pour relayer et appuyer leurs revendications. De nombreux ouvrages et brochures d'auteurs locaux sont également publiés à partir des années 1870. Chaque ligne potentielle donne quasiment lieu à une publication⁴. Il est difficile d'annoncer un chiffre précis

¹ *Courrier des Alpes*, 5 octobre 1861.

² P. MESSIEZ, *Le Rail en Tarentaise*, op. cit..

³ ADHS, 4 S 87, lettre adressée au nom des habitants de la Haute-Savoie à Napoléon III au sujet d'un chemin de fer de Thonon-les-Bains à Collonges, non datée mais probablement en 1861-1862.

⁴ Entre autres : E. BOURGAIN, *A MM. les membres du Conseil général de la Savoie. Pétition de E. Bourgain pour demander la prolongation de la ligne du chemin de fer de St-André-le-Gaz au Pont-de-Beauvoisin jusqu'au Gué-des-Planches et à Chambéry*, Chambéry, Imp. de Ménard, 1873, 4 p. J. CARRET, *Chemin de fer*

concernant les demandes de lignes faites en Savoie et en Haute-Savoie à partir de 1860, car certains documents ont très probablement disparu. En l'état actuel des sources, il semble raisonnable d'avancer que les requêtes formulées portent sur une dizaine de lignes différentes jusqu'au début des années 1880. La plupart concernent les territoires encore mis de côté, soit le Chablais (d'Evian à Genève par différents tracés, d'Evian à la frontière suisse de Saint-Gingolph), le Faucigny (d'Annecy vers la Roche-sur-Foron et Bonneville, de la Roche-sur-Foron vers Saint-Gervais et Chamonix), et la Tarentaise (d'Albertville à Annecy, d'Albertville à Moûtiers).

Les membres des conseils municipaux tentent de faire pression sur les préfets pour qu'ils relient leurs demandes auprès de plus hautes instances. Ainsi, le 30 avril 1868, les conseillers de la municipalité de Saint-Julien dans le Genevois font part de leur mécontentement au préfet de la Haute-Savoie. Ils s'estiment trahis par le gouvernement français à qui ils avaient pourtant prouvé leur soutien huit ans plus tôt, en luttant contre les personnes qui souhaitaient un rattachement à la Suisse. Le ministère des Travaux publics avait alors promis à la ville qu'elle serait bientôt connectée directement à la France par un chemin de fer traversant l'Ain, par Collonges. Mais, devant son inaction, les conseillers municipaux décident en signe de protestation de démissionner de leurs postes¹. Le plébiscite des Savoyards largement favorable à l'annexion en 1860, et la loyauté manifestée à l'égard de l'Empire depuis cette date, sont fréquemment brandis par les populations lorsqu'elles cherchent à obtenir quelque avantage de la part du gouvernement français.

Les arguments avancés par les habitants afin d'obtenir leur chemin de fer sont en fait de différentes natures. Celui des voies ferrées indispensables au développement économique du territoire est toujours d'actualité dans les années 1860-1880, comme il l'était avant 1853. Ce moyen de transport doit désenclaver les campagnes savoyardes, permettre l'accroissement des exportations agricoles, accompagner les mutations industrielles en cours et fournir de nouveaux débouchés au commerce. L'essor du tourisme grâce à une meilleure desserte est également mis en avant par les communes thermales de Salins et Brides en Tarentaise, d'Evian dans le Chablais, de Saint-Gervais dans le Faucigny, mais aussi par Chamonix qui s'oriente à partir de 1870, vers l'alpinisme. Des notables savoyards et parisiens, dont les sources ne permettent pas de connaître l'identité, réclament par exemple en 1872, un chemin

départemental de la Savoie : percement de la montagne de l'Epine : ligne de St Genix d'Aoste à Chambéry par Belmont et le lac d'Aiguebelette, 1871, 24 p. J. CHALLET-VENEL, *Chemin de fer de Genève-Annemasse*, 1874, 50 p. GERMAIN, *Chemin de fer d'Annemasse à Annecy*, Annecy, L. Thésio, 1870, 6 p.

¹ ADHS, 4 S 81, lettre des membres du conseil municipal de Saint-Julien au préfet de la Haute-Savoie, 30 avril 1868.

de fer d'Annecy à Moûtiers. Ils ont en fait fondé la Société générale de Tarentaise qui possède les thermes de Salins, et la construction d'une voie ferrée leur assurerait une clientèle plus importante. Leur but est clairement d'obtenir une meilleure desserte de leur propre établissement¹.

Derrière la défense de l'intérêt général du territoire savoyard, se cachent en effet bien souvent des ambitions personnelles. Le cas de Faverges, en Haute-Savoie, est de ce point de vue très révélateur. En 1880, alors que les difficultés économiques sont sensibles, les habitants de la commune réclament qu'une ligne de chemin de fer entre Annecy et Chamousset (sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis) soit construite et qu'elle desserve Faverges. La demande est portée par le sénateur et maire d'Annecy, L. Chaumontel, le directeur de la succursale de la Banque de France à Annecy, A. Levet, le conseiller général du canton de Faverges, M. de Villette, et surtout, par le directeur de la manufacture des soieries de Faverges, M. Piron². Réalisant une grande partie de son chiffre d'affaires avec les ventes vers l'Italie, ce dernier serait en fait le premier à profiter d'une connexion rapide avec la ligne du Rhône au Mont-Cenis menant de l'autre côté des Alpes. Pour l'usine textile, il est primordial d'obtenir de nouveaux débouchés, surtout depuis que l'annexion a confronté la manufacture aux produits français plus concurrentiels. Mais, si le projet est examiné par le ministère des Travaux publics, il est repoussé jusqu'en 1895. Sous couvert de faire entrer sa commune dans l'ère de la modernité et de la mobilité, M. Piron cherche notamment à étendre les perspectives de son entreprise³.

Enfin, après la guerre de 1870 et avec la montée des tensions coloniales, les Savoyards s'emparent de l'argument militaire si souvent développé du temps de l'Etat sarde. Les communes qui souhaitent un chemin de fer entre Annecy et Albertville dans les années 1880, affirment que la ligne pourrait avoir un rôle stratégique dans la défense de la France⁴. En cas de menace ennemie – italienne en fait –, les soldats et les machines de guerre pourraient être acheminés de Lyon et Grenoble au fort de Tamié, construit entre 1876 et 1881, en chemin de fer jusqu'à une gare établie à Faverges, puis de là par la route⁵. Les relations franco-italiennes se sont en effet refroidies avec la guerre douanière déclenchée par l'Italie à

¹ ADHS, 4 S 117, mémoire de la société générale de Tarentaise, 16 août 1872.

² ADHS, 4 S 119, lettre de M. Piron au président de la commission d'enquête du chemin de fer d'Annecy à Albertville, 1880.

³ E. COTTET DUMOULIN, « Transports et industrialisation : Faverges et ses environs (années 1830-1930) », in JUDET (P.), « Le pays de Faverges. Une terre industrielle XIXe-XXe siècles », *L'Histoire en Savoie*, n° 25, 2013, p. 69-88.

⁴ P. FOURNIER, « Les relations entre fortifications et chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 53-72.

⁵ ADHS, 4 S 94, extrait des délibérations du Conseil général de la Savoie, 19 avril 1882.

partir de 1878, suivie du conflit autour de la Tunisie, et du rapprochement italien avec l'Allemagne, l'ennemi de la France. Les populations utilisent donc le contexte diplomatique tendu pour tenter d'obtenir ce qu'elles souhaitent. De plus, la politique ferroviaire menée par le ministère de la Guerre semble favorable à ce type de requête, puisque depuis 1872, il fait construire des embranchements entre les lignes de chemin de fer du PLM et les établissements militaires (manufactures d'armes, magasins de subsistances militaires, fort de Vancia en 1875, arsenal de Lyon en 1876)¹. Pourtant dans le cas du chemin de fer d'Annecy à Albertville, l'argument militaire est jugé peu fondé et le ministère de la Guerre le rejette très vite².

Certaines de ces demandes répondent en fait à des stratégies électoralistes. Si les conseillers généraux ou les maires sont à l'origine ou soutiennent des réclamations en matière de chemin de fer, c'est principalement pour satisfaire leur électorat et s'assurer de nouveaux mandats. C'est d'autant plus important pour les conseillers généraux qui n'ont fait leur apparition sur le territoire que récemment, les 1^{er} et 2 décembre 1860, pour ceux de la Savoie, et les 19 et 20 février 1861, pour ceux de la Haute-Savoie³. Ce sont bien le maire d'Annecy et le conseiller général du canton de Faverges qui prennent la tête d'un comité de défense pour une ligne d'Annecy à Albertville dans les années 1880. Les notables locaux interviennent ainsi à nouveau dans les projets ferroviaires, après une éclipse entre la seconde moitié des années 1850, et le début des années 1860. Mais leurs motivations ont évolué par rapport à l'époque de la Compagnie Savoyarde des années 1840. Le saint-simonisme dont étaient emprunts les pionniers disparaît totalement, pour faire souvent place à l'opportunisme. Le chemin de fer devient un instrument politique à l'échelle locale.

Cet afflux de demandes de voies ferrées à partir de la fin des années 1860, n'est pas spécifique au territoire savoyard. Le même phénomène, à la même période, est perceptible à l'échelle de la France. De telles initiatives sont en fait encouragées par la loi du 12 juillet 1865, qui instaure le principe des chemins de fer à intérêt local. Ces derniers peuvent soit être établis par les départements ou les communes, soit être concédés à des sociétés privées, avec ou sans le concours des deux entités précédentes. L'Etat reste tout de même maître de la situation, puisque ces lignes doivent être concédées par décret au titre de l'utilité publique et il peut accorder des subventions, mais qui ne doivent pas dépasser le quart des dépenses⁴. Ainsi,

¹ T. BOURELLY, « La structuration de la desserte militaire sur le réseau PLM (1862-1936), *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35, 2006, p. 4-5.

² ADHS 4 S 94, télégramme du ministère de la Guerre au président du Conseil général à Annecy, 9 août 1881.

³ C. BONAFoux, « L'installation des conseils généraux en Savoie et Haute-Savoie », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, La France, l'Europe*, op.cit., p. 186.

⁴ M. WOLKOWITSCH, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 30, 2004/1, p. 30-31. *Le chemin de fer à la conquête*

à partir de la seconde moitié des années 1860, de petites compagnies, – sans avenir dans le cas de la Savoie –, se constituent afin de désenclaver des territoires, mais aussi pour contester le monopole établi par les grandes compagnies ferroviaires, tel le PLM¹. En 1873, par exemple, trois sociétés composées semblent-ils de personnalités locales, proposent de prendre en charge des chemins de fer dans les vallées de l'Arve et du Giffre afin de desservir le Faucigny². C'est ainsi que d'autres communes situées sur une potentielle ligne entre Annecy et Moûtiers, votent des subventions dans l'espoir qu'elle soit déclarée d'intérêt local. C'est d'ailleurs, ce qui se passe en 1873, mais le projet est ensuite abandonné à la grande déception des populations locales³. Cet échec peut, d'un certain côté, paraître une bonne chose pour ces communes, puisque comme elles ne reconnaissent elles-mêmes, la plupart d'entre elles ne disposent en fait pas des ressources suffisantes pour tenir leur engagement.

Les communes savoyardes et haut-savoyardes tentent donc de s'unir pour obtenir enfin d'être desservies par des lignes de chemin de fer. Mais leurs tentatives sont vaines. Elles ne parviennent pas à imposer leurs vues à la Compagnie PLM ou faire contrepoids à ses décisions.

2.1.2.- Les querelles de clocher autour des gares

Si les communes réussissent à se mettre parfois d'accord entre elles lorsqu'il s'agit de revendiquer une voie ferrée, elles entrent souvent en conflit lorsque leurs intérêts propres sont en cause. Ainsi, pour tout projet de ligne, il faut définir quels seront les villes et villages qui pourront être desservis par elle et les rivalités à ce sujet sont nombreuses en Savoie, comme partout d'ailleurs. L'enjeu est en effet important. Une desserte offre une meilleure connexion avec le reste du territoire et développe le potentiel économique des communes. La gare est également un marqueur architectural identitaire à l'instar de la mairie, de l'église, de l'école ou du bureau de poste. Elle témoigne de l'ouverture du village sur l'extérieur et de son dynamisme, de sa marche vers la modernité. Elle est donc un élément que les municipalités cherchent à obtenir.

des campagnes : l'aménagement du territoire par les réseaux dits « secondaires » en France, histoire et patrimoine, 1865-2000, actes du 9^{ème} colloque de l'AHICF, Châteauroux, 6-8 septembre 2001, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 24-25, printemps-automne 2001, 447 p.

¹ F. CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, *op.cit.*, p. 172.

² *Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie*, Annecy, Conseil général de la Haute-Savoie, session du 24 octobre 1874.

³ ADS, 53 S 2, rapport de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées au préfet de la Savoie, 15 juin 1881.

Mais, toutes les communes ne peuvent pas bénéficier d'une gare, pour des raisons pratiques tout d'abord, puisque cela ralentit la marche des trains, mais aussi pour des raisons financières. Ces bâtiments coûtent chers à construire et nécessitent du personnel. C'est d'ailleurs pourquoi, parmi les communes qui profitent de ces dessertes, certaines sont pourvues de véritables gares, tandis que d'autres n'ont que des stations. Les premières sont plutôt réservées aux villes, et leur taille varie en fonction du nombre d'habitants de cette dernière ou de son poids dans le tissu économique local, régional, national ou international. Ces gares disposent d'au moins deux voies, de plusieurs quais, d'un bâtiment principal et éventuellement d'édifices annexes selon les besoins¹. Certaines d'entre elles sont réservées aux passagers, d'autres aux marchandises à petite ou à grande vitesse, et d'autres encore aux deux, voire aux trois. Les convois à petite vitesse transportent les produits non périssables, tandis que ceux à grande vitesse acheminent les denrées alimentaires difficiles à conserver, ainsi que le courrier international. Si l'on veut faire une comparaison avec la route, le service de la petite vitesse correspond au roulage et celui de la grande vitesse aux messageries. Les stations concernent quant à elles les villages et sont réservées aux voyageurs. Leurs infrastructures sont réduites. Le plus souvent en Savoie, ce ne sont que de simples abris avec un seul quai. Dans les faits, il est parfois difficile de savoir si, sur le territoire savoyard, les communes sont pourvues, ou veulent être pourvues, de station ou de gare, car les deux termes peuvent être utilisés comme des synonymes dans les sources.

Posséder une gare ou une station est aussi une façon pour un village ou une ville de s'imposer face à celui, ou à celle, d'à côté. C'est un symbole du pouvoir à l'échelle locale. Les communes se livrent donc à partir des années 1860, à une véritable « bataille de clochers » autour des gares. En 1866, par exemple, le Victor-Emmanuel prévoit d'ouvrir une nouvelle station sur le tronçon de Chambéry à Aix-les-Bains, et les communes de Voglans et de Viviers se portent toutes les deux candidates. Chacune fait part de ses arguments à la Compagnie Victor-Emmanuel. La première argue que Viviers est trop proche d'Aix-les-Bains et trop éloignée de Chambéry. En revanche, Voglans est à équidistance, à un peu moins de 10 kilomètres de chacune des deux grandes gares. La seconde commune met quant à elle en avant qu'une station sur sa commune offrirait aux baigneurs un accès facile au lac situé à moins d'un kilomètre². La commune de Viviers finit par l'emporter. Les jalousies sont monnaie courante lorsqu'il s'agit de favoriser son environnement immédiat. Le maire de Saint-Pierre-d'Albigny se plaint ainsi auprès du PLM en 1880, que les trains de nuit entre

¹ Le descriptif des gares savoyardes sera approfondi dans le chapitre 5.

² ADS, 52 S 6, lettre de la Compagnie Victor-Emmanuel au préfet de la Savoie, 1866.

Chambéry et Albertville ne s'arrêtent pas dans sa commune, alors qu'ils font une halte à Chamousset, qui compte pourtant moins d'habitants¹.

Il arrive quelques fois qu'une municipalité reçoive le soutien d'autres communes proches qui ne peuvent, en raison du tracé, être pourvues elles-mêmes de gare ou de station, et qui espèrent ainsi qu'une halte sera implantée à faible distance. Les conseils municipaux de Loisin et de Nernier dans le Chablais appuient par exemple la demande de gare de Machilly sur la future ligne reliant Thonon-les-Bains à Annemasse². Des pétitions sont envoyées à la Compagnie PLM. De la même façon, Bloye, petite ville de 540 habitants dans l'arrondissement d'Annecy, réclame, avec le soutien de ses voisins, une station de voyageurs sur la ligne reliant Annecy à Aix-les-Bains en 1865. Le PLM refuse car les habitants des environs ne sont pas assez nombreux pour assurer sa rentabilité³.

Si les revendications des communes portent sur l'emplacement des stations ou le tracé des lignes, elles ne vont en revanche pas jusqu'à porter sur une architecture particulière. Seules quelques demandes concernent la taille des bâtiments de voyageurs, mais toutes sont jugées irrecevables par le PLM.

Les réclamations portent enfin sur l'appellation des gares. En 1868, le conseil municipal de Chignin, sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis, demande à ce que la gare implantée sur son territoire et dénommée « Les Marches », qui est le nom du village voisin, porte dorénavant le nom de la commune. Pour le conseil, le nom de la gare doit attirer l'attention de l'étranger sur la spécialité de la commune, le vin si connu selon lui, de Chignin. Il se heurte à un refus. La compagnie PLM considère que cela entraînerait des dépenses inutiles et perturberait les voyageurs⁴. De la même façon, à la même date, Chindrieux (ligne du Rhône au Mont-Cenis également) souhaite que sa station dénommée Châtillon d'après le nom d'un hameau, prennent le nom du village. Il existe 38 communes portant ce nom en France, et beaucoup d'entre elles ont une station ou une gare. L'appellation « Chindrieux » lui permettrait donc de se démarquer et éviterait les confusions⁵. Le village n'obtient gain de cause qu'en 1882. Il s'agit pour ces villages de se créer une lisibilité à l'échelle nationale. En revanche, elles la perdent en partie au niveau local. En effet, le changement de nom entraîne aussi une perte momentanée de repères pour les populations alentours.

¹ ADS, 52 S 14, registre de délibérations du conseil municipal de Saint-Pierre-d'Albigny, 1880.

² ADHS, 4 S 147, registre de délibérations du conseil municipal de Machilly, 1880 (date exacte illisible)

³ ADHS, 4 S 92, pétition de la municipalité de Bloye, adressée au préfet de la Haute-Savoie, 1865.

⁴ ADS, 52 S 2, registre de délibérations du conseil municipal de Chignin, 1868.

⁵ *Ibidem*, registre de délibérations du conseil municipal de Chindrieux, 1868.

Pas plus que pour le tracé des lignes, la Compagnie PLM n'entend se faire dicter sa conduite en ce qui concerne la localisation ou la dénomination des gares. L'homogénéité des pratiques dans le cadre d'une exploitation industrielle ainsi que la rentabilité de la société restent les priorités. Les décisions sont donc prises de façon à atteindre ces objectifs, et non pas à contenter les communes savoyards et haut-savoyardes. Le maillage ferroviaire qu'elle tente de mettre en place sur le territoire à partir de la fin des années 1860, répond à cette politique.

2.2.- Le PLM, acteur d'une diffusion

Une fois que l'axe France-Italie par la Savoie est quasiment assuré grâce au tunnel du Mont-Cenis en construction, les regards des pouvoirs publics et de la Compagnie PLM peuvent se tourner vers la constitution d'un véritable réseau, dont le chemin de fer de Culoz à Modane sera la colonne vertébrale. Progressivement, entre les années 1860 et 1880, des lignes s'étendent depuis ce socle en direction de la Haute-Savoie, d'abord vers Annecy, puis vers le Chablais et le Faucigny. Et, réussissant là où la Compagnie Victor-Emmanuel avait échoué en 1853, le PLM réalise enfin, les connexions directes avec les métropoles lyonnaise et genevoise.

2.2.1.- Le PLM tisse lentement sa toile : ses premières concessions

A partir des années 1860, la Compagnie PLM entreprend la construction de diverses lignes qui tendent progressivement à constituer un véritable réseau ferré sur le territoire savoyard (figure 4). Des liaisons transversales viennent ainsi se greffer sur la colonne vertébrale constituée par la ligne du Rhône au Mont-Cenis. Mais il ne semble pas que ces différents chemins de fer soient immédiatement pensés en termes de réseau¹. Certes, la compagnie réfléchit à la place de la ligne de l'ancien Victor-Emmanuel dans son propre réseau, mais pas à la constitution d'un réseau à l'échelle de la Savoie. La Compagnie PLM n'a pas vraiment de vision d'ensemble préétablie.

¹ M. WOLKOWITSCH, P. CLAVAL (dir.), *Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, actes de la 1^{ère} journée scientifique de l'AHICF, Paris, 11 octobre 1989, Revue d'histoire des chemins de Fer, n° 2, printemps 1990, 284 p.

Cette constitution graduelle répond en fait à différents objectifs. L'aspect financier est tout d'abord primordial pour la compagnie. Les chemins de fer connectés les uns aux autres doivent assurer des revenus à la société. Cette dernière ne consent à la construction et à l'exploitation d'une ligne que lorsqu'elle est sûre de sa rentabilité. L'édification d'un véritable réseau est également pour elle une façon de s'assurer le monopole de la desserte ferroviaire des deux départements, même si la menace de compagnies concurrentes reste faible, puisque limitée aux quelques sociétés locales éphémères évoquées précédemment. C'est aussi un moyen pour le PLM d'étendre sa zone d'influence à l'échelle nationale. Présente au sud jusqu'à la Méditerranée, au nord dans le Jura¹, et à l'ouest au-delà du Rhône, il ne lui manque plus que ce territoire pour véritablement contrôler tout le quart sud-est de la France.

Enfin, pour l'Etat, un véritable réseau ferré aurait l'avantage de relier les points stratégiques administratifs et politiques du territoire, comme les préfectures et les chefs-lieux de canton. Mais, constituer un réseau prend du temps.

La Compagnie PLM prend en charge sa première concession de chemin de fer sur le territoire savoyard en 1863. Il s'agit de la ligne entre Aix-les-Bains et Annecy que la convention du 11 février 1856, signée entre l'Etat sarde et la Compagnie Victor-Emmanuel, autorisait à confier à une société autre que cette dernière. La ligne a en fait été déclarée d'utilité publique par décret impérial du 1^{er} août 1860². Le gouvernement français a tout intérêt à ce que la préfecture de la nouvelle Haute-Savoie soit raccordée à la ligne vers l'Italie. Cela fait aussi partie des engagements pris au lendemain de l'annexion dans le but de s'attacher les populations savoyardes. Néanmoins, l'Etat n'accorde la concession à la Compagnie PLM, que le 1^{er} mai 1863, au moment où cette dernière commence à guetter la faillite du Victor-Emmanuel³. Cette ligne entre Aix-les-Bains et Annecy lui permet en fait d'avoir un pied sur le territoire, en prévision d'un rachat ultérieur de la ligne de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne. La construction ne pose pas de problème particulier. Le PLM possède l'assise financière nécessaire pour mener à bien le projet, et la ligne d'Aix-les-Bains à Annecy est ouverte à la circulation le 5 juillet 1866⁴. Pendant près d'un an, les compagnies du PLM et du Victor-Emmanuel cohabitent donc sur le même territoire.

Le 1^{er} mai 1863, le PLM reçoit également la concession d'une ligne de Grenoble à Montmélian. Les travaux sont entrepris rapidement et le 15 septembre 1864, Chambéry est

¹ Cet aspect sera évoqué dans la dernière partie de ce chapitre.

² J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, Paris, Imp. De C. Bonnet et Cie, t. 60, 1860, p. 491.

³ *Ibidem*, t. 63, 1863, p. 676.

⁴ Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie, *op. cit.*, 1866. *Chemin de fer d'Annemasse à Annecy*, Annecy, Imp. de Louis Thésio, 1870, 4 p.

connectée à la métropole grenobloise et de là, à Valence¹. Le PLM assure ainsi la jonction avec son propre réseau.

Une fois que la compagnie a pris le relais du Victor-Emmanuel, elle s'applique à construire le dernier tronçon de 20 kilomètres menant au tunnel du Mont-Cenis, entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, comme les conditions de la rétrocession l'y obligent. Il est ouvert le 20 octobre 1871. De cette ligne du Rhône au Mont-Cenis, se détache ensuite un embranchement à Saint-Pierre-d'Albigny, qui permet de connecter Chambéry à la sous-préfecture d'Albertville, le 27 octobre 1879. En revanche, son prolongement jusqu'à Moûtiers est rejeté en dépit des suppliques des populations savoyardes. Le tronçon est jugé pour l'instant trop peu rentable.

Enfin, le 18 juillet 1868, la section d'Annecy à Annemasse est concédée à titre éventuel à la compagnie. Déclarée d'utilité publique le 23 mars 1874, la concession devient définitive à la même date². Les travaux sont entrepris depuis ces deux dernières villes et prennent du temps. Un premier tronçon est ouvert entre Annemasse et la Roche-sur-Foron le 10 juillet 1883, puis un second entre la Roche-sur-Foron et Annecy le 5 juin 1884. Le PLM tend ainsi un premier tentacule dans la direction de Genève.

2.2.2.- Une accélération avec le plan Freycinet

Une nouvelle impulsion est donnée au réseau ferré savoyard par l'adoption du plan Freycinet avec la loi du 17 juillet 1879. Cet ambitieux programme de travaux publics concerne à l'échelle de la France, à la fois la construction de chemins de fer, mais aussi de canaux et d'installations portuaires. Il s'agit d'une politique globale d'aménagement des voies de communication. Pensé par C. Freycinet, L. Say et L. Gambetta, le plan est mené à la fois par le ministère des Travaux publics et par l'administration des Ponts et Chaussées. Il s'inscrit dans la lignée de plusieurs décisions prises au cours des années précédentes et se déroule en plusieurs étapes³. Pour le volet « chemins de fer », la loi du 18 mai 1878, organise tout d'abord le réseau d'Etat par le rachat de 2 615 kilomètres de lignes appartenant à dix petites compagnies en faillite situées entre la Loire et la Garonne. Ces lignes sont placées « à titre provisoire » sous l'autorité du ministre des Travaux publics et organisées selon un modèle inspiré par les grandes compagnies privées. A cette opération, s'ajoute une entente discrète

¹ ANMT, procès-verbal du conseil d'administration de la Compagnie du PLM, séance du 27 mai 1864.

² J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, op.cit., t. 74, 1874, p. 168.

³ B. MARNOT, *Les ingénieurs au Parlement sous la IIIe République*, op. cit., p. 50-61.

avec la compagnie du chemin de fer Paris-Orléans qui obtient la concession de 3 000 kilomètres de lignes nouvelles dans le Centre en échange de la remise à l'Etat des lignes lui appartenant à l'ouest de la ligne Bordeaux-Paris¹. Le deuxième volet du plan Freycinet adopté par la loi du 17 juillet 1879, prévoit ensuite le classement de 17 000 kilomètres de lignes dans le réseau d'intérêt général. Le financement de leur construction est, soit pris en charge par l'Etat lui-même, soit par des compagnies privées. La situation financière « très prospère ² » du Trésor depuis 1876, grâce aux augmentations d'impôts votées en 1871 et 1872 et au dynamisme économique qui suit la défaite de 1870-1871, permet cette prise en charge.

L'objectif de ce programme n'est pas de faire concurrence aux grandes compagnies, mais de compléter les lignes existantes³. Il doit favoriser le désenclavement des campagnes et donner accès au transport ferroviaire à un maximum de Français. Toutes les préfectures et sous-préfectures doivent être desservies par le chemin de fer, ainsi que le maximum de chefs-lieux de canton. Le concept de service public en matière de transport, naît avec ce plan. En raison de la topographie du territoire savoyard et des difficultés techniques et financières qu'il en résulte pour la mise en place de rails, de nombreux chefs-lieux de canton dans le Faucigny, le Chablais, la Maurienne et la Tarentaise, sont exclus de fait de cet objectif. Outre des considérations économiques, puisque ces chemins de fer sont censés favoriser le développement économique des territoires concernés et relancer l'industrie sidérurgique française⁴, ce plan a également un objectif politique. La Troisième République cherche ainsi à s'attacher le vote des citoyens des campagnes.

En tout, ce sont 181 nouveaux chemins de fer qui sont désignés par la loi. Le territoire savoyard se voit accorder deux lignes d'intérêt général, l'une de la Roche-sur-Foron à Saint-Gervais et à Chamonix, l'autre d'Albertville à Annecy. Ces lignes qui jusque-là ne paraissaient que secondaires, deviennent, selon la loi, des priorités (figure 4). C'est une façon pour la sous-préfecture d'Albertville qui est déjà connectée à la préfecture de la Savoie (depuis 1879), d'être aussi reliée à celle de la Haute-Savoie vers laquelle sont tournés une grande partie de ses échanges industriels et agricoles. En ce qui concerne le choix fait par l'Etat de la seconde ligne, les raisons sont multiples. D'une part, l'un des objectifs est politique et administratif. Cela permet à la sous-préfecture de Bonneville située sur le tracé

¹ J. KALMBACHER, « Les relations statutaires et financières de l'Etat et des exploitants pendant la période de construction du réseau français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, *op. cit.*, p. 348.

² F. CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, *op. cit.*, p. 261.

³ *Ibidem*, p. 260.

⁴ Y. GONJO, « Le plan Freycinet, 1878-1882 : un aspect de la grande dépression économique en France », *op. cit.*, p. 41-86.

entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais d'être desservie par le chemin de fer et d'être connectée à la préfecture Annecy. D'autre part, une meilleure accessibilité est censée favoriser l'essor de la station thermale de Saint-Gervais qui peine à s'imposer face à d'autres comme celle d'Aix-les-Bains mise depuis longtemps en liaison directe avec le reste de la France. Cette voie ferrée doit également desservir Chamonix, haut-lieu touristique tourné vers l'alpinisme¹. Les stations alpines commencent à se livrer une sévère concurrence et l'accessibilité depuis les centres urbains est capitale. Chamonix et Zermatt dans le Valais, sont les deux grandes rivales de l'époque, puisqu'elles puisent une grande partie de leur clientèle au même endroit, à Genève. La station savoyarde a donc tout intérêt à ce que le chemin de fer arrive chez elle en premier et soit connectée à terme à la métropole genevoise. Enfin, la ligne La Roche-sur-Foron a un objectif militaire. Les relations commençant à se tendre avec l'Italie, elle permettrait d'acheminer des troupes jusqu'à la frontière en cas de menace.

Cependant, la crise financière de 1882, liée en partie au krach de l'Union Générale et de l'excès de spéculations, ne permet pas à l'Etat de mener à bien le projet selon les modalités qu'il s'est fixé. Des premiers travaux sont entrepris. Entre la fin de l'année 1879 et le 31 décembre 1882, ce sont près de 4 000 kilomètres de lignes qui sont réalisés par l'Etat². Mais, rapidement, il s'avère que les ressources du Trésor ne pourront pas suffire. L'Etat décide alors de se tourner vers les grandes compagnies privées qui se partagent le réseau national. Un abandon du programme lui-même est à ce moment-là impensable politiquement, car trop risqué pour le gouvernement qui perdrait tout crédit auprès de l'opinion publique, ce qui profiterait à l'opposition. En 1883, des conventions sont alors signées entre ces grandes compagnies et l'Etat, redéfinissant les conditions d'exécution du plan Freycinet. Les 181 lignes d'intérêt général sont intégrées dans les réseaux des six grandes compagnies (Paris-Orléans, le Nord, l'Est, le Midi, l'Ouest et le PLM) et le réseau d'Etat. Leur construction est étalée dans le temps et reste à la charge de l'Etat, mais doit être réalisée par les compagnies elles-mêmes. Le PLM se voit ainsi concéder 2 044 kilomètres de lignes nouvelles. La Compagnie du Paris-Orléans en récupère 2 528, l'Ouest 2 493, l'Est 1 732, le Midi 1 257 et le Nord 425³. L'Etat obtient en contrepartie un contrôle renforcé des tarifs. Enfin, au-delà d'une certaine limite, les profits destinés à rémunérer les actionnaires doivent être partagés entre les compagnies et l'Etat⁴.

¹ *Chemin de fer de la Roche à Chamonix*, Aix-les-Bains, Imp. de Bachet, 1874.

² J. KALMBACHER, « Les relations statutaires et financières de l'Etat et des exploitants pendant la période de construction du réseau français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, op. cit., p. 349.

³ F. CARON, *Les grandes compagnies du chemin de fer en France, tome 2, 1823-1837*, op. cit., p. 94.

⁴ F. CARON, *Histoire économique de la France XIXe-XXe siècles*, Paris, A. Colin, 1995, 2^e édition, p. 70.

La construction de ligne de la Roche-sur-Foron à Saint-Gervais est alors prise en charge par le PLM, en plusieurs étapes. Une première section de la Roche-sur-Foron à Cluses est concédée à la compagnie le 20 novembre 1883, et ouverte à la circulation le 1^{er} juin 1890¹. Puis, c'est au tour de son prolongement jusqu'à Saint-Gervais de lui être concédé le 31 mars 1891. Le chemin de fer ne sera ouvert en totalité que le 15 juin 1898. Le tronçon jusqu'à Chamonix est mis de côté par la Compagnie PLM. Les fortes rampes nécessitent du matériel particulier et coûteux dans lequel la société n'est pas prête à investir. La Suisse fait mieux et Zermatt devance finalement sa rivale puisqu'un chemin de fer arrive dans la station depuis Visp en 1891².

La seconde ligne d'intérêt général, d'Annecy à Albertville, est quant à elle attendue depuis longtemps. En effet, l'article 4 de la convention signée le 11 février 1856, entre l'Etat sarde et la Compagnie Victor-Emmanuel, prévoyait déjà la construction de ce chemin de fer. Les difficultés économiques rencontrées par la société concessionnaire et la priorité donnée à d'autres lignes ont empêché sa concrétisation. Le plan Freycinet relance le projet. L'Etat concède ce chemin de fer au PLM le 21 août 1882³. Les travaux ne commencent que neuf ans plus tard, pour s'achever en 1901.

Ce programme Freycinet fait finalement l'objet de critiques acerbes à l'échelle du pays. Son coût est pointé du doigt et son efficacité est extrêmement contestée. Il semble profiter en priorité aux grandes compagnies, ce qui dans le cas du territoire savoyard et du PLM est avéré. D'autre part, les lignes rattachées au réseau de l'Etat sont pour la plupart isolées et dispersées⁴.

Sur le territoire savoyard, si le plan Freycinet a tout de même permis la construction de deux lignes supplémentaires, le succès est en demi-teinte. Sur les 8 848 kilomètres de voies concédés en France, les deux départements de la Savoie et de la Haute-Savoie n'en reçoivent que 60 kilomètres, ce qui représente peu compte tenu de la superficie de leur territoire et du maillage ferroviaire encore très lâche qui est le leur. De plus, les travaux prennent beaucoup de temps et leur mise en service est tardive. En définitive, ces chemins de fer ne répondent qu'en partie aux vœux des populations locales.

¹ *Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie, op. cit.*, 1883 et 1890.

² P. PERRIN, « Les chemins de fer en Valais », *Annales valaisannes*, vol. 11, n° 3-4, 1961, p. 318.

³ *Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie, op. cit.*, 1882.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 483.

Etat du chemin de fer en Savoie en 1888

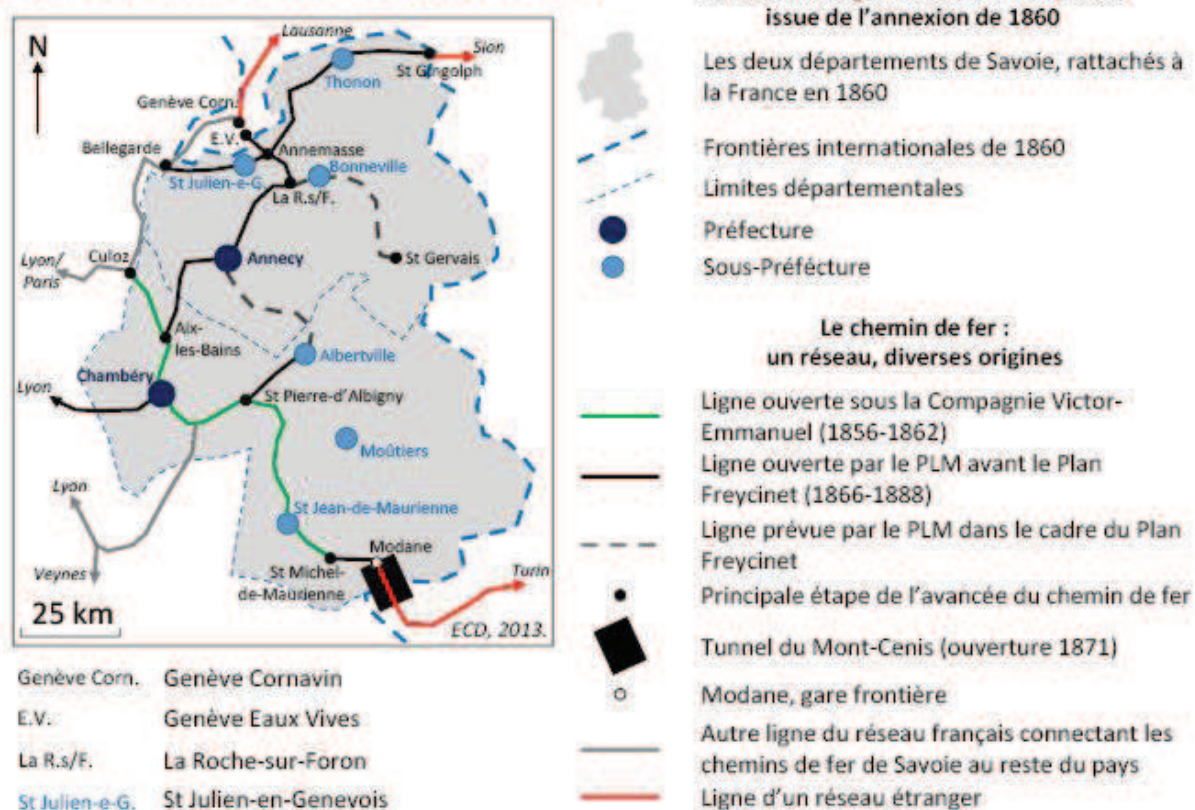


Figure 4. Etat du chemin de fer en Savoie en 1888 (E. Cottet Dumoulin, septembre 2013).

2.2.3.- Le PLM règle la question des raccordements tant attendus avec Lyon et Genève

Le PLM semble réussir là où la Compagnie Victor-Emmanuel a échoué presque trente ans plus tôt. Il parvient en effet à établir des connexions directes avec les métropoles lyonnaise et genevoise (figure 4).

Le 24 septembre 1884, une deuxième ligne entre Chambéry et Lyon est mise en service. Celle-ci ne passe pas cette fois-ci par l'Ain, mais par le département de l'Isère. Elle permet de raccourcir de 35 kilomètres le trajet entre les deux villes par rapport à celui par Culoz (105 kilomètres contre 140). Depuis la préfecture savoyarde, la ligne part en direction du Pont-de-Beauvoisin, traverse la rivière du Guiers, frontière entre la Savoie et l'Isère, et rejoint à Saint-André-le-Gaz, la ligne de Grenoble à Lyon ouverte par le PLM, le 14 juin 1862¹. Sur ce tracé, le massif de l'Epine, en partie évité par un passage au sud du lac d'Aiguebelette, nécessite tout de même un percement sur 3 000 mètres à son extrémité sud. Le tunnel qui avait suscité tant de critiques françaises en 1853-1854, finit par voir le jour.

¹ N. PARENT, *Chemin de fer de l'Epine*, Chambéry, Imp. du gouvernement, 1871, 37 p.

Cette voie reprend en fait en partie le tracé de la route nationale 6 qui conduit de Paris à Chambéry et de là en Italie par le Mont-Cenis. Par ce chemin de fer de 43 kilomètres, la compagnie espère désenclaver l'avant-pays savoyard et le nord-est du département de l'Isère. Il n'est donc pas vu comme un concurrent de la voie entre Lyon et Genève, comme pouvait l'être en 1853, le projet de Chambéry à Lyon par Saint-Genis-d'Aoste. Son objectif est différent de ce dernier. Si, en 1853, une liaison directe entre Chambéry et Lyon devait favoriser le transit entre les deux villes, et entre la métropole lyonnaise et la péninsule italienne, trente ans plus tard, celle par l'Isère n'a qu'un intérêt purement local. Elle est d'ailleurs réservée aux seuls voyageurs. Les convois de marchandises continuent à emprunter la ligne par Culoz. Ce chemin de fer déçoit en fait fortement l'opinion publique savoyarde car l'intérêt de la ligne Chambéry-Lyon par Saint-André-le-Gaz est très limité pour le territoire¹.

L'idée d'un raccordement direct de la Savoie avec Genève est également ancienne². Lancé en 1853 par la Compagnie Victor-Emmanuel, le projet d'un chemin de fer entre Annecy et la métropole suisse est abandonné l'année suivante. Si les gouvernements sarde, puis français, le laissent officiellement un temps de côté, il reste d'actualité en Suisse. En effet, en 1858, une société genevoise demande au gouvernement sarde la concession d'une ligne entre Genève et Annecy. C. Cavour se montre très intéressé. Pour lui, si le chemin de fer ne pénètre pas ni dans le Faucigny ni dans le Chablais, ces territoires « seront plus détachés du reste de la Savoie que la Sardaigne ne l'est des provinces continentales. Consentir à une telle séparation équivaldrait à l'abandon à la Suisse de ces deux belles et bonnes provinces ³ ». Ce chemin de fer est donc pour le président du Conseil, un moyen de neutraliser les mouvements séparatistes en Savoie du Nord en faveur de la confédération suisse. Mais, malgré l'enjeu, il n'est pas en mesure de faire avancer le projet. La Compagnie Victor-Emmanuel est tournée à cette époque vers d'autres préoccupations.

Avec l'arrivée du PLM en Savoie, les Savoyards et les Haut-Savoyards réclament à nouveau une connexion directe avec Genève. Les premiers souhaitent une ligne reliant Annecy à Annemasse, et, de là, la métropole suisse. Les seconds pensent à un chemin de fer qui raccorderait les communes du bord du lac Léman entre Evian et Annemasse et irait jusqu'à Genève. Les habitants y exportent la majorité, pour ne pas dire la totalité, de leurs

¹ *Le Parterre*, 26 mars 1885.

² J.-F. ROUILLER, *Un problème centenaire. La construction des chemins de fer dans la région genevoise et leur raccordement*, Genève, Ed. Feuillet universitaires, 1947, 262 p.

³ ADHS, 10 FS 292, lettre de C. Cavour, 3 septembre 1858.

productions agricoles¹. Une voie de communication rapide avec ce centre est alors pour eux primordiale. Dans un premier temps, le gouvernement français ne l'entend pas ainsi. Le Chablais et le Genevois n'ont aucune liaison ferroviaire avec le reste de la France et combler cette lacune doit être la priorité. Il propose alors un autre tracé. Depuis le chemin de fer du Lyon-Genève se détacherait à Collonges dans l'Ain, une ligne vers Saint-Julien en Genevois, Annemasse, Thonon-les-Bains et Evian. Pour l'Etat, c'est aussi une façon d'éloigner les populations locales de l'emprise de Genève. Les habitants sont tout à fait favorables à ce tracé, à condition qu'il soit accompagné d'un embranchement d'Annemasse à Genève². La ligne de Thonon-les-Bains à Collonges est déclarée d'utilité publique par un décret du 29 décembre 1860, puis est concédée à la Compagnie PLM par la convention du 1^{er} mai 1863³. L'Etat accorde à cette dernière une subvention de 14 millions de Francs⁴. Mais, dès le 19 juin, la société cherche à s'en débarrasser. Elle estime que cette voie présente trop de difficultés techniques – ce qui est surtout un faux prétexte – et que le tronçon entre Collonges et Annemasse est inutile⁵. La construction d'un raccordement entre Annemasse et Genève serait moins coûteuse puisque plus courte que la section Collonges-Annemasse, et les lignes ne seraient pas concurrentes, mais complémentaires. Elle décide donc de ne pas commencer les travaux.

Genève quant à elle, voyant ses intérêts menacés par une ligne passant à Collonges et évitant son territoire, proteste cette année-là, auprès de la France⁶. Les choses restent un temps en suspens, puis en 1869, Berne et Paris entrent en négociations. Le 6 juillet 1869, une conférence bilatérale est ouverte au sujet des chemins de fer de la Savoie et de la Haute-Savoie⁷. Le Gouvernement fédéral exige clairement que la France adopte le principe de deux chemins de fer vers Genève par Annemasse, l'un depuis Annecy, l'autre depuis Thonon-les-Bains, et renonce à un tracé par Collonges. La métropole genevoise veut devenir la plaque-tournante du trafic entre le Chablais, le Genevois, l'arrière-pays savoyard et la Suisse occidentale, et même Paris et Lyon. Une convention est alors élaborée par le gouvernement fédéral en novembre 1869. Selon ce texte, la France a cinq ans pour construire la ligne

¹ S. ARLETTAZ, P. GERN, *Relations franco-suisse au XIXe siècle la confrontation de deux politiques économiques*, Genève, Georg, 1992, 355 p.

² CHALLET-VENEL, *Chemin de fer de Genève-Annemasse*, op. cit.

³ *Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie*, op. cit., 1863.

⁴ ANMT, 77 AQ 180, procès-verbal du conseil d'administration de la compagnie du PLM, séance du 19 juin 1863.

⁵ *Ibidem*.

⁶ V. BERARD, *Genève, la France et la Suisse. Tome II 1861-1919*, Paris, Imp. E. Desfossés, 1927, p. 108.

⁷ AFS, documents diplomatiques suisses, E 53/7, lettre du ministre de Suisse à Paris, J. C. Kern, au Conseil fédéral, 6 juillet 1869.

Annecy-Annemasse-Genève-Eaux-Vives, gare genevoise située sur la rive gauche du Rhône. Le raccordement avec la ligne du Lyon-Genève en gare de Cornavin, en rive droite du fleuve, ne serait construit qu'au moment voulu par le gouvernement fédéral. Genève resterait ainsi maîtresse du trafic. Les populations savoyardes, tout comme le gouvernement français, s'opposent à ce projet qui les laissent toujours en dehors des communications avec la France¹.

La guerre franco-prussienne suspend un temps les réalisations ferroviaires et les projets de liaisons transfrontalières, puis en 1874, le gouvernement réitère auprès du PLM sa volonté de construire une ligne Thonon-les-Bains-Collonges². La compagnie tente alors un rapprochement avec Genève, mais le gouvernement fédéral se montre tout aussi exigeant qu'en 1869. Le PLM est finalement obligé de commencer doucement les travaux. Thonon-les-Bains est reliée à Collonges, et donc au réseau français en 1880.

Genève comprend qu'une grande partie des échanges peut ainsi lui échapper. Elle pousse alors, en 1881, le gouvernement fédéral à entreprendre des négociations avec la France pour un raccordement depuis Genève. Le gouvernement français consent à faire construire le tronçon entre Annemasse et la frontière en échange d'une convention douanière³. Par cette dernière le gouvernement fédéral accorde tout un régime de concessions spéciales en faveur de Genève, de la « zone franche sarde » et de la « zone de 1860 », les deux comprises désormais sous l'appellation générale de « zone franche ». La première a été définie par le traité de Turin du 16 mars 1816, signé par Victor-Emmanuel Ier et Charles Pictet de Rochemont représentant de la Confédération suisse et du canton de Genève. Ce traité effectue un partage territorial permettant le désenclavement du canton (108 km² et 12 700 habitants savoyards sont ainsi rattachés au canton de Genève) et la neutralisation du territoire de la Savoie du Nord en cas de conflit⁴. Cette « zone franche sarde » est constituée d'une bande de terre de 3 à 10 kilomètres de largeur, représentant 190 km² et allant « du nord d'Hermance au Rhône, et suivant une ligne Douvaine-Loisin-Machilly-Juvigny-Ville-la-Grand-Ambilly-Annemasse, puis tout au long du flanc est du Salève par Mornex- La Muraz-Le Grand Piton et

¹ V. BERARD, *Genève, la France et la Suisse. Tome II 1861-1919, op.cit.*, p. 111.

² ANMT, 77 AQ 185, procès-verbal du conseil d'administration de la Compagnie du PLM, séance du 6 février 1874.

³ Ministère des Affaires étrangères, *Négociations entre la France et la Suisse. Régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie. Raccordements de chemin de fer. Procès-verbaux*, Paris, Imp. Nationale, 1881, 106 p.

⁴ V. MONNIER, « L'origine de la neutralité suisse étendue à la Savoie du Nord dans les traités de 1815 et 1816 », in M. ORTOLANI (coord.), *Pouvoirs et territoires dans les Etats de Savoie, Actes du colloque international de Nice 29 novembre-1^{er} décembre 2007*, Nice, Serre Editeur, 2010, p. 79-89.

Le Châble jusqu'au pied du Mont-de-Sion et par Viry jusqu'à Valleiry¹». Elle comprend également la zone de Saint-Gingolph qui s'étend de la frontière suisse du Valais jusqu'à Locum. Cette dernière n'est fixée qu'en 1829². La « zone de 1860 » quant à elle, correspond aux territoires situés au Nord d'une ligne Saint-Genis-d'Aoste-Le Châtelard-Faverge-Les Contamines. La convention de 1881, s'applique en fait au trois quart du territoire de la Haute-Savoie. Elle concerne des franchises réciproques à l'importation et à l'exportation pour les denrées alimentaires (fruits et légumes frais, pommes de terre, céréales volailles, lait, beurre, etc.), pour une quantité de 10 000 hectolitres de vin, ainsi que des réductions de droits sur une série de marchandises (dont les cuirs et les peaux) destinées au marché de Genève uniquement³. Par cet accord, la Suisse reconnaît de fait officiellement l'annexion de la Savoie et la zone franche. Elle s'engage également à faire construire la section entre Genève-Eaux-Vives et la frontière française. La convention est signée le 14 juin 1881 à Paris, puis promulguée le 25 juin 1882. Cet accord établit en parallèle un raccordement entre la France et la Suisse, entre Besançon et Locle, par Morteau et le Col-des-Roches.

Annemasse est finalement reliée à la gare de Genève-Eaux-Vives le 27 mai 1888. Ainsi, Thonon-les-Bains, Evian, Saint-Julien et Annecy (la ligne d'Annecy à Annemasse est ouverte depuis 1884) sont elles aussi, connectées à Genève. En revanche, la rupture de charge entre la gare de Genève-Eaux-Vives où arrive la ligne depuis Thonon-les-Bains et la gare de Cornavin, terminus du chemin de fer Lyon-Genève n'est pas supprimée. La métropole genevoise ne peut donc contrôler les échanges entre les communes haut-savoyardes et le reste de la France, comme elle l'avait un temps espéré.

Grâce aux conventions de 1882, concernant les raccordements ferroviaires et les aspects douaniers, le PLM met la main sur deux nouvelles liaisons transfrontalières avec la Suisse, d'un côté vers Genève et de l'autre par le Jura.

Par la mise en place de ces lignes et embranchements tant attendus, la Compagnie PLM accompagnée par l'Etat, répond certes en partie aux revendications des populations savoyardes, mais elle défend surtout ses propres intérêts qui vont vers des lignes d'une certaine importance et notamment des liaisons internationales. Le maillage ferroviaire qu'elle met en place lui permet en fait de protéger son meilleur atout, le Mont-Cenis.

¹ A. DUFOUR, « D'une Annexion à l'autre : les Communes réunies et la zone franche sarde », in A. DUFOUR, V. MONNIER (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150^e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 68. G. BENZ, « Dufour, Genève et les chemins de fer », in *Guillaume-Henri Dufour et son temps (1787-1875)*, Actes du colloque Dufour, 10-12 septembre 1987, Genève, Société d'histoire et d'archéologie, 1991, p. 231-249.

² *Ibidem*.

³ *Journal Officiel*, 25 juin 1882.

3.- Le PLM et la défense de son bastion alpin

La Compagnie PLM réussit en l'espace de quelques années à constituer sur le territoire savoyard un maillage ferroviaire relativement dense, dont la pièce maîtresse reste la traversée du Mont-Cenis. Mais, cela ne représente qu'une fraction seulement de son réseau à l'échelle nationale. En effet, le PLM possède quasiment tous les chemins de fer du sud-est de la France, du Jura à la Méditerranée, et s'étend de part et d'autre des Alpes françaises. De ce fait, la compagnie est en position de peser sur d'éventuelles ouvertures de liaisons ferroviaires transfrontalières avec la Suisse ou l'Italie, et possède donc plusieurs atouts pour défendre le marché sur lequel se trouve son tunnel.

3.1.- Préserver le Mont-Cenis en anticipant la traversée ferroviaire du Simplon

Détentrice de la seule traversée ferroviaire à l'ouest des Alpes, la Compagnie PLM entend bien conserver son avantage. Ainsi, si elle entreprend la construction de nouvelles lignes à partir des années 1880, c'est en partie pour assurer la sauvegarde du Mont-Cenis. Edifier des chemins de fer en direction de la Suisse par le Valais et le Jura permet en fait de contrôler les accès vers autre tunnel potentiel, le Simplon et donc, de peser sur sa destinée¹.

3.1.1.- Se prémunir de l'éventuelle concurrence par un passage depuis le Valais

Au moment où un accord est enfin trouvé pour un raccordement du réseau savoyard avec Genève en 1881, la Suisse et la France sont aussi en train de négocier une connexion de leurs deux territoires par le sud du lac Léman. En effet, il est question de relier la ligne entre Annemasse, Thonon-les-Bains et Evian, à celle de l'autre côté de la frontière de Saint-Gingolph. Ce tracé est lui aussi réclamé depuis de nombreuses années par les communes situées en bordure du lac. Elles soutiennent l'idée d'une ligne qui les desservirait, poursuivrait

¹ R. BLANCHARD, « La politique française et la percée des Alpes suisses (1860-1870) », *Revue de géographie alpine*, Grenoble, n° 30-2, 1942, p. 199-223. G. KREISS, « De la concurrence à la coopération : la France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », R. POIDEVIN, L.-E. ROULET (dir.), *Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939*, actes du colloque de Neuchâtel, 10-12 septembre 1981, p. 36-49.

en direction du Valais et rejoindrait l'Italie, grâce à un tunnel sous le Simplon. Elles espèrent de cette façon exporter leurs productions jusqu'en Lombardie. Cet espoir les pousse à s'opposer au tunnel du Mont-Cenis qui ne constitue en rien un atout pour elles.

Cette future liaison transfrontalière impose au gouvernement français et à la Compagnie PLM de s'adapter au fait ferroviaire en Suisse. Les chemins de fer y sont d'ailleurs construits plus précocement. La concession d'une ligne Le Bouveret-Sion est octroyée le 11 janvier 1853, à la Compagnie du Sud de la Suisse fondée par un Français, le comte Adrien de La Valette. Le canton du Valais lui accorde ensuite, en novembre 1854, la concession de chemins de fer de Sion à la frontière du royaume de Sardaigne jusqu'au Simplon, et du Bouveret jusqu'à la frontière de Saint-Gingolph (rappelons ici, que depuis la loi de 1852, ce sont les cantons qui détiennent la compétence en matière de concessions ferroviaire). Mais, les investisseurs ne suivent pas l'entrepreneur et la société est un échec. A. de La Valette décide alors d'en fonder une nouvelle, la Compagnie de la Ligne d'Italie. Il se rapproche ensuite du gouvernement sarde de qui il obtient par la convention du 29 novembre 1856, la concession d'un chemin de fer entre Genève et la ligne du Valais (dont il a déjà eu la concession), et d'une ligne de jonction entre le chemin de fer d'Arona au lac Majeur et celui de la vallée du Rhône, avec faculté à la compagnie de s'arrêter à Domodossola ou à Crévola. Un délai de cinq ans est fixé pour l'achèvement des travaux. La compagnie obtient également l'autorisation d'établir sur la route du Simplon, provisoirement ou définitivement, de Domodossola jusqu'à la frontière suisse un « tramway » à locomotive ou à chevaux. Ce chemin de fer pourra être couvert en maçonnerie ou en bois, en totalité ou partiellement¹. Des conditions quasiment analogues sont proposées, comme nous l'avons déjà évoqué, à la Compagnie Victor-Emmanuel avec le Mont-Cenis la même année. L'hypothèse d'un franchissement du Simplon par le rail est donc posée. Si le gouvernement de C. Cavour focalise son attention sur un percement du Mont-Cenis, il met tout de même une option par cette concession sur le passage du Simplon. Ces deux lignes permettraient de joindre les réseaux ferrés de l'est de la France, de la Suisse, de l'Allemagne Rhénane, du Piémont et de la Belgique. Mais, la compagnie est loin d'être solide financièrement. Seule une ligne entre Sion et Le Bouveret est ouverte à l'exploitation, le 1^{er} juin 1860. La compagnie n'a pas les moyens de pousser plus loin les travaux vers Sierre et Brigue, ni vers Genève, et est mise en liquidation. La concession de la ligne sur le territoire suisse en direction du Simplon est reprise quelques temps plus tard, en 1874, par la Compagnie du Simplon. Cette dernière

¹ ADHS, 11 J 1194, convention du 29 novembre 1856.

s'engage à commencer le percement du tunnel sous le massif dans les six ans, mais à son tour, des difficultés financières l'en empêchent. Brigue est néanmoins atteinte en 1878. La Compagnie du Simplon fusionne ensuite en 1881, avec la Compagnie de la Suisse Occidentale qui devient la Société Suisse Occidentale et Simplon (SOS)¹.

Parallèlement, à partir des années 1850, une autre liaison ferroviaire est construite en direction du Simplon par le nord-est du lac Léman par la Compagnie de l'Ouest-Suisse. Elle commence par relier Yverdon à Morges en passant par Lausanne en 1856, puis atteint Saint-Maurice (connexion avec la ligne évoquée précédemment) trois ans plus tard. Au nord-ouest du lac Léman, la Compagnie de l'Ouest-Suisse obtient la concession d'un tronçon entre Morges et Genève en 1853. Mais, confrontée à des difficultés financières, elle se voit retirer la partie de la concession située sur le canton de Genève au profit des représentants genevois du Lyon-Genève, Bartholony, Kolher et Dufour. Ces derniers forment alors la compagnie du chemin de fer Genève-Versoix. L'Ouest-Suisse n'est plus tenu qu'au tronçon Morges-Versoix, qui est ouverte le 21 avril 1858. De son côté, les représentants genevois mettent en service le Genève-Versoix le 25 juin 1858². En 1872, la Compagnie de l'Ouest-Suisse fusionne avec la Compagnie Lausanne-Fribourg-Berne, et prend le nom de Compagnie de la Suisse Occidentale. Celle-ci ne plus ne raisonne alors plus à la même échelle. Elle entend mettre en place n'ont plus un chemin de fer cantonal, mais un axe transversal. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que cette fusion ait lieu en 1872, année où la législation sur la compétence en matière ferroviaire évolue. Cette dernière n'est plus détenue par les cantons, mais par l'Etat fédéral³. La Compagnie de la Suisse Occidentale fusionne ensuite, comme dit précédemment, avec la Compagnie du Simplon en 1881, et devient la Société SOS.

Genève serait donc en position de bénéficier de deux voies d'accès en direction d'un Simplon. L'une passant par le nord du lac Léman et qui est déjà construite, l'autre par le sud qui ne l'est pas encore. Une fois que le raccordement entre Annemasse et Genève est décidé en 1881, il ne manque plus qu'un tronçon reliant Thonon-les-Bains au Bouveret.

La ligne de Thonon-les-Bains à Saint-Gingolph est en fait concédée au PLM par un décret du 28 avril 1869. Mais, les travaux ne sont pas entrepris immédiatement. Comme pour la liaison transfrontalière entre Annemasse et Genève, la Suisse et la France peinent à se mettre d'accord sur les conditions d'un raccordement de leurs deux réseaux et, sans cette liaison transfrontalière, la ligne Thonon-les-Bains-Saint-Gingolph ne présente aucun intérêt.

¹ R. HAUDENSCHILD, « Trafic ferroviaire au Simplon », *Revue historique des armées*, n° 243, 2006, p. 21.

² B. FROMMEL, *Les chemins de fer du canton de Genève*, Genève, Service des monuments et des sites, 2004, p. 70-71.

³ G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, op. cit., p.15.

Le PLM préfère donc donner la priorité au raccordement à Genève, qui doit lui assurer un trafic plus important.

Une fois la question à l'est du lac Léman en passe d'être réglée, l'Etat et la compagnie peuvent plus facilement entreprendre la construction d'une ligne entre Thonon-les-Bains et la frontière en direction du Bouveret, et négocier une liaison ferroviaire transfrontalière. Cette dernière fait l'objet d'une convention passée le 27 février 1882 entre le gouvernement français et le gouvernement fédéral. Elle est ratifiée par la loi du 11 juin 1882. Le PLM s'engage à construire la section menant de Thonon-les-Bains au pont sur la Morge, rivière constituant la frontière des deux Etats, et la compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon est chargée du tronçon de l'autre côté. La liaison doit être effective au plus tard le 1^{er} octobre 1885¹. Le contexte politique international encourage en fait la France à signer cet accord avec la Suisse. Les relations franco-italiennes sont tendues et le tunnel ferroviaire du Gothard vient juste d'ouvrir. La Suisse représente donc un allié commercial à ne pas négliger.

La première section jusqu'à Evian ne pose pas de difficultés particulières. Elle est achevée par le PLM le 1^{er} juin 1882. Mais, les travaux du tronçon restant, qui ne fait pourtant que 18 kilomètres, prennent du temps, probablement à cause de problèmes d'organisation. Le gouvernement fédéral rappelle d'ailleurs le PLM à l'ordre à plusieurs reprises par l'intermédiaire de ses représentants en France, car la partie du chemin de fer située sur le territoire suisse est quant à elle opérationnelle tout de suite après la signature de la convention². La ligne du côté français n'atteint Saint-Gingolph que le 1^{er} juin 1886, soit sept mois après la date prévue (figure 4).

Les négociations entre les deux gouvernements sont beaucoup plus simples pour ce raccordement que celles concernant Genève. En effet, les enjeux sont plus limités. Le trafic appelé à circuler sur cette ligne vers le Valais est moindre que celui vers Genève. Un tunnel par le Simplon est certes évoqué, mais rien de concret n'est pour l'instant envisagé. La France, n'a d'ailleurs pas de ligne politique bien définie à ce sujet entre 1870 et 1886, selon G. Benz³.

¹ AD, sous-direction des affaires consulaires 464, chemins de fer franco-suisse, convention du raccordement du chemin de fer de Thonon-les-Bains au Bouveret par Saint-Gingolph, 27 février 1882. S. CARNOT, *Projet de loi ayant pour objet l'approbation d'un traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon pour l'exploitation de la section du chemin de fer de Thonon au Bouveret (Suisse) comprise entre Saint-Gingolph (France) et le Bouveret (Suisse)*, Paris, A. Quantin, 1886, 13 p.

² AD, sous-direction des affaires consulaires 464, lettre du ministre de Suisse à Paris, M. Lardy, au ministre des Affaires étrangères, C. de Freycinet, 9 octobre 1885, 11 novembre 1885.

³ G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, *op. cit.*, p. 44.

Si un percement sous le Simplon ne représente donc pas un réel danger à cette époque, pour son tunnel du Mont-Cenis, le PLM s'assure malgré tout par cette ligne de Saint-Gingolph d'un contrôle sur un éventuel franchissement. En mettant la main sur une partie d'un des tracés entre le Simplon et Genève, il pourra soit bloquer le projet, soit au contraire le faire avancer. La compagnie est donc dans une stratégie d'attente.

3.1.2.- Une protection au nord par le Jura

La Compagnie PLM est également présente au nord du territoire savoyard, au-delà du lac Léman, par la ligne édifiée vers la Suisse à travers le Jura. Ce chemin de fer est stratégique du point de vue politique et économique. En effet, il donne au PLM un droit de regard sur toute percée valaisanne et lui permet de mettre une option sur un axe Paris-Milan, qui est donc différent de l'axe Paris-Rome offert par le Mont-Cenis. C'est aussi pour cette raison que son implantation dans la région ne se fait pas sans heurt.

Une première ligne dans le Jura, entre Dôle, Pontarlier et Les Verrières avec embranchement sur Jougne à la frontière suisse, est concédée à la Compagnie du Paris-Lyon en 1857. Le PLM entreprend ensuite la construction de la voie jusqu'aux Verrières qui est ouverte en 1862. En revanche, elle retarde volontairement celle du tronçon vers Jougne, en mettant en avant un des articles de la convention fixant la concession selon lequel le PLM « ne sera tenu de commencer les travaux de l'embranchement de Jougne qu'après que sur le territoire suisse, la ligne de raccordement vers la frontière française aura été effectivement entreprise¹ ». La compagnie fait obstacle à ce raccordement pour plusieurs raisons. D'une part, elle trouve inutile de multiplier les lignes dans le Jura puisque le chemin de fer de Dôle aux Verrières est déjà prolongé jusqu'à Neuchâtel par la Compagnie Franco-Suisse, dans le capital de laquelle elle a des intérêts. D'autre part, le PLM ne tirerait aucun avantage à cette époque d'une liaison transfrontalière qui pourrait, si un tunnel sous le Simplon était construit, favoriser le port de Gênes au détriment de Marseille. Enfin, la rétrocession de la ligne du Victor-Emmanuel et de son futur tunnel en 1867, apporte un nouvel argument. S'il ne soutient pas cette ligne vers la Suisse et l'Italie, c'est aussi pour empêcher la construction d'un concurrent au Mont-Cenis.

Du côté suisse, la ligne entre Jougne et Eclépens, embranchement sur la ligne Lausanne-Neuchâtel, n'est concédée qu'en 1866, à une compagnie fondée par l'Anglais Sir Cusack P. Roney. L'année suivante, les travaux sont entrepris et terminés très rapidement. Le

¹ Cité dans G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, op.cit., p. 28.

chemin de fer se connecte à la ligne Lausanne-Neuchâtel en 1870. La compagnie et le canton de Vaud pressent alors le PLM de faire avancer leur entreprise, et le gouvernement français d'ouvrir des négociations au sujet du lieu et des modalités de raccordement entre les réseaux des deux pays. Plusieurs conférences internationales se déroulent alors en 1867 et en 1869, mais, du côté français, le PLM fait trainer les choses. Un désaccord apparaît clairement au sujet du tracé à adopter pour le raccordement. La compagnie française n'a pas intérêt à ce que la ligne à travers le Jura suisse ne devienne, grâce à un prolongement en direction du Simplon par Lausanne, un axe international de première importance qui concurrencerait le tunnel du Mont. Le PLM cherche alors à imposer un tracé empruntant des rampes élevés (20 ‰) qui nécessitent du matériel de traction particulier et coûteux et afin d'éviter le percement d'un tunnel à la frontière, défend l'idée d'un rebroussement, pratique qui n'est réservée qu'aux lignes secondaires. En effet, un rebroussement oblige les convois à s'arrêter pour changer de locomotive et à repartir ensuite en sens inverse¹. Dans ces conditions, le régime de la grande vitesse serait difficile sur ce parcours, le chemin de fer perdrait tout son intérêt, et ne serait plus que régional voire interrégional. La Compagnie PLM se heurte alors à l'opposition suisse, ainsi qu'à celle du gouvernement français exaspéré par l'arrogance dont elle fait preuve. En effet, le contexte politique change la donne pour le gouvernement français. La guerre de 1870-1871, et la perte de l'Alsace ont mis fin aux échanges franco-suisse par Mulhouse qui étaient réalisés par la Compagnie de l'Est. Cette dernière a perdu au total 840 kilomètres de lignes par le traité de Francfort dont sa liaison transfrontalière avec la Suisse². Il importe donc pour le gouvernement français d'ouvrir une nouvelle traversée du Jura pour combler cette perte³. Et pour le PLM, il est désormais urgent de concurrencer le chemin de fer de Belfort à Delémont que la Compagnie de l'Est envisage de construire pour rétablir une liaison avec la Suisse sans passer par l'Allemagne. De Delémont, le chemin de fer se connecterait à la ligne vers Delle, gare internationale entre la France et la Suisse.

La ligne de Jougne présente donc dans cette situation un nouvel intérêt. Les pouvoirs régionaux du Doubs – députés et conseiller général – avec l'aide des autorités vaudoises et fédérales, réussissent à faire pression sur le gouvernement français qui à son tour parvient à

¹ G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, op.cit., p. 29. G. DUC, « Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836-1909). Rivalités cantonales, négociations internationales et trajectoires des compagnies privées », *Vallesia*, Sion, t. LVI, 2001, p. 552.

² F. CARON, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France 1823-1937*, op. cit., p. 45.

³ P. MEURIOT, « La question des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en 1870-1871 », *Journal de la société statistique de Paris*, t. 57, 1916, p. 88.

imposer le raccordement au PLM¹. Un tunnel doit finalement être construit sous le col de Jougne afin de joindre les deux réseaux entre Les Verrières et Vallorbe et éviter les contraintes techniques évoquées précédemment. La liaison ferroviaire transfrontalière est ouverte à la circulation le 1^{er} juillet 1875.

La Compagnie PLM change donc son fusil d'épaule et espère désormais par cette ligne, mettre la main sur la plaque tournante du commerce européen que constitue la Suisse. Le transit en provenance et en direction de la France, de la Suisse occidentale et centrale, et de l'Italie du nord, empruntera cet itinéraire. Dans les faits, c'est la ville de Lausanne qui sort vainqueur des affrontements au sujet des lignes jurassiennes contre Genève et Neuchâtel. Elle devient le carrefour vers lequel convergent les voies ferrées venant de Pontarlier, Yverdon, Genève, Brigue, Fribourg (en 1862) et Berne (en 1862, également).

Enfin, cette ligne à travers le Jura est surtout un instrument dont la compagnie peut se servir pour protéger le Mont-Cenis par son flanc nord. En effet, le PLM est dorénavant un acteur à prendre en compte pour tout projet de franchissements alpins occidentaux, puisqu'il détient un des deux chemins de fer au nord du lac Léman connectant la France à la Suisse. Le second, entre Belfort et Delle est mis en circulation par la Compagnie de l'Est en 1877.

Grâce à ses connexions transfrontalières avec la Suisse, la Compagnie PLM parvient à empêcher la réalisation de tout tunnel ferroviaire dans le Valais jusqu'au début du XXe siècle.

3.2.- Contrôler les potentiels franchissements entre les Alpes françaises et italiennes

Si la Compagnie PLM réussit à peser sur la destinée du Simplon qui est un franchissement extérieur au territoire national, il est encore plus facile pour elle de contrôler les projets de tunnel ferroviaire entre la France et l'Italie. Son maillage ferroviaire étendu à tout le quart sud-est du pays lui confère une position idéale pour cela. Les lignes qu'elle construit dans les Alpes du nord, sur la Riviera et dans les Alpes du sud, visent bien sûr à étendre son influence et à mettre la main sur le plus grand nombre d'itinéraires commerciaux possibles, mais elles forment aussi des sortes de remparts assurant la défense de l'axe du Mont-Cenis. En effet, le PLM est présent partout où il est envisageable de mettre en place une liaison transfrontalière entre la France et son voisin italien.

¹ G. BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, op.cit., p. 40-41.

3.2.1- Une menace peu sérieuse : le Mont-Blanc

Le chemin de fer construit depuis la Roche-sur-Foron en direction du Faucigny est né, rappelons-le, du plan Freycinet. Son exécution par le PLM répond bien sûr à sa volonté d'étendre son maillage ferroviaire sur le territoire savoyard et de faciliter l'accès à la station thermale de Saint-Gervais, mais pas seulement. La compagnie agit aussi par un réflexe d'autodéfense. Au bout de la ligne envisagée, se trouve le massif du Mont-Blanc qui est vu par certains comme une traversée ferroviaire potentielle, mais en réalité, elle est loin de constituer une menace sérieuse pour le Mont-Cenis.

En effet, les habitants du Faucigny, et surtout leurs élus, réclament qu'un tunnel soit percé entre Chamonix, côté français, et Courmayeur, côté italien. Le tunnel du Mont-Cenis n'a aucun intérêt pour eux, alors que le Mont-Blanc leur permettrait de communiquer beaucoup plus aisément avec le Val d'Aoste et de là, avec le reste de l'Italie¹. L'idée d'une mise en communication des deux vallées est ancienne, puisque déjà en 1814, une galerie – routière – sous le Mont-Blanc était réclamée au roi Victor-Emmanuel Ier par la ville de Courmayeur². Mais l'Etat, qu'il soit sarde ou français, se montre peu enclin à favoriser un tel projet. Des études sont toutefois entreprises en 1869, par Godin de Lépinay, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui concluent à la faisabilité technique du percement³. Le gouvernement commande de nouvelles recherches en 1880, mais sans réelle conviction. L'intervention à la Chambre, le 25 novembre 1880, du député de Saint-Julien, Dupont, qui se présente en défenseur des intérêts haut-savoyards, n'y change rien⁴. Le gouvernement sait déjà qu'il ne prendra pas le risque de créer un concurrent au Mont-Cenis, puisque les débouchés seraient les mêmes, Turin, Gênes et Rome. Les études sont commandées uniquement pour apaiser les députés qui s'opposent à un tunnel sous le Simplon, qui fait lui aussi l'objet de réflexions à la même époque. En effet, à un franchissement ferroviaire en dehors du territoire français, beaucoup préféreraient un tunnel franco-italien.

Il est intéressant de noter que le Mont-Blanc est le seul massif où la traversée ferroviaire réclamée ne serait pas l'héritière d'un col routier. La tradition d'échanges entre la vallée de Chamonix et la vallée d'Aoste est plutôt limitée. Son intérêt d'un point de vue commercial à l'échelle des deux départements de la Haute-Savoie et de la Savoie est en réalité

¹ J. BONELLI, *Projet d'un chemin de fer international à faibles pentes à travers les Apennins et les Alpes par la chaîne du Mont-Blanc*, Turin, Imp. franco-italienne, 1880, 56 p. A. CHARDON, *Mont-Blanc ou Simplon*, Paris, A. Chaix et Cie, 1880, 29 p.

² P. GUICHONNET, « Le projet de tunnel routier sous le Mont-Blanc », *op. cit.*, p. 330.

³ *Ibidem*, p. 332.

⁴ *Annales du Sénat et du Corps législatifs*, *op.cit.*, séance du 25 novembre 1880.

quasiment inexistant. De plus, aucune métropole ne supporte politiquement ou économiquement le projet, l'échec est donc assuré. Genève a très rapidement regardé du côté du Mont-Blanc au début des années 1850, avant de se tourner vers le Mont-Cenis. Il faut ajouter à cela, les relations tendues à cette époque entre la France et l'Italie qui n'encouragent pas un projet supposant des négociations bilatérales et susceptible de rapprocher les deux pays. Le projet est d'autant plus difficile à réaliser que, de l'autre côté de la frontière, le chemin de fer n'arrive pas encore à Aoste. Celle-ci n'est reliée à Turin par Ivrea et Chivasso qu'en 1886.

Du côté de la Compagnie PLM, il est hors de question qu'un tunnel sous ce massif soit percé. Il retirerait tous ses bénéfices au Mont-Cenis. Contrôler la voie ferrée qui y mène depuis la Roche-sur-Foron, et retarder la construction du tronçon jusqu'à Chamonix, est donc une façon pour elle de contrôler les ambitions des « Mont-Blanquistes ». Si le PLM met une option sur le Simplon en permettant le raccordement de la ligne chablaisienne au réseau suisse et en contrôlant celles à travers le Jura, la logique est totalement différente pour la ligne du Faucigny car elle se met en position de pouvoir bloquer tout projet. Cette dernière n'est qu'une pénétrante à l'échelle du réseau PLM, alors que les lignes vers le Simplon sont pensées à l'échelle européenne.

3.2.2.- La Riviera, ligne internationale ou terminaison territoriale ?

Le tunnel du Mont-Cenis n'est pas l'unique liaison ferroviaire transfrontière franco-italienne qui soit en possession de la Compagnie PLM. En effet, un effort intermédiaire est fait par le PLM à partir des années 1870 pour mettre en place une voie ferrée entre Marseille et Vintimille en Ligurie. La concession de la ligne s'est faite en plusieurs étapes. Un premier tronçon entre Marseille et Toulon est confié à la Compagnie PLM en 1857. Il est ouvert à l'exploitation deux ans plus tard. L'objectif pour l'Etat est alors d'assurer un meilleur contrôle sur son port militaire. Puis, un second tronçon lui est concédé entre Toulon et la frontière sarde sur le Var en 1859. Lors de l'annexion du comté de Nice, un décret du 22 août 1860, autorise le prolongement jusqu'à cette ville¹. Pour l'Etat français il s'agit par ce chemin de fer d'intégrer la nouvelle périphérie au royaume. La construction est rendue difficile par le relief du terrain et les conditions géologiques du sol. Plusieurs tunnels et viaducs sont alors

¹ J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, op.cit., tome 60, 1860, p. 494.

nécessaires à la traversée du massif de l'Esterel. La ligne est ouverte à la circulation le 18 octobre 1864.

Il ne manque plus qu'un tronçon entre Nice et Vintimille pour connecter les chemins de fer des deux côtés de la nouvelle frontière. Il fait l'objet d'une convention franco-italienne signée le 7 mai 1862. Le gouvernement français s'engage à prolonger le chemin de fer depuis Nice jusqu'à la frontière italienne, au torrent de Saint-Louis et le gouvernement italien s'occupe de relier le point de jonction depuis Vintimille¹. Le PLM est chargé des travaux côté français. Il démarre le chantier entre Nice et Vintimille en 1864. Le tracé longe la côte et nécessite des tunnels et de nombreuses tranchées. La ville italienne est seulement atteinte le 18 mars 1872. Ce chemin de fer permet alors de relier le sud de la France au port de Gênes, en longeant la côte ligure de la Méditerranée.

Du côté italien, l'idée d'une ligne entre Gênes et Nice est ancienne. Elle date des années 1850, mais sa réalisation tarde. Un premier tronçon est construit entre la capitale ligure et Sampierdarena en 1853, puis un second est poussé jusqu'à Voltri en 1856. Le port de Savone est atteint en 1868, et Vintimille le 25 janvier 1872. C'est la compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie qui exploite la ligne. La liaison ferroviaire avec la France est effective le 18 mars de la même année.

Une liaison transfrontalière avec l'Italie aurait également pour le PLM l'avantage de relier Marseille et Nice à Turin, en passant par Vintimille. De cette ville, le chemin de fer remonterait la vallée de la Roya, emprunterait un tunnel à construire sous le col de Tende et passerait par Coni. Plusieurs projets pour une ligne de Nice à Turin sont proposés dans les années 1853-1858, mais ils n'aboutissent pas. A l'origine, il s'agit pour le gouvernement sarde de connecter par cette ligne, et celle de Nice à Gênes, la périphérie niçoise au reste du royaume, comme ce qu'il prévoit de faire avec la Savoie. C'est le plan Freycinet, en 1879, qui relance l'idée d'une voie entre le sud de la France et l'Italie, en déclarant d'utilité publique une ligne de « Nice à Coni, par la vallée du Paillon, le contrefort du Braous, Sospel, le contrefort de Braïs et Fontan² ». Mais, des considérations militaires empêchent le dossier d'avancer. Les relations franco-italiennes se refroidissent et l'on envisage la possibilité d'un conflit armé. Dans ce cas, cette ligne pourrait devenir une voie d'invasion italienne. L'idée est donc abandonnée.

Quoiqu'il en soit ces deux tracés – réalisés ou projetés – vers les deux villes italiennes ne se présentent comme de réelles concurrentes de l'axe à travers la Savoie et de la traversée

¹ *Ibidem*, tome 62, 1862, p. 154-155.

² *Ibidem*, tome 79, 1879, p. 272.

ferroviaire du Mont-Cenis. Les deux points de projection – Turin et Gênes – sont les mêmes. Mais, l'exploitation du seul chemin de fer construit entre Marseille et Gênes s'avère vite limitée. Les conditions techniques des tracés obligent les convois à circuler à faible vitesse, ce qui représente un grave handicap pour un axe de cette importance. En effet, les massifs des Maures et de l'Estérel imposent des courbes serrées, et la ligne comporte des rampes atteignant 8 ‰ sur la section Nice-Vintimille.

Ce chemin de fer est alors principalement réservé aux voyageurs. Il permet de desservir les stations balnéaires, les « villes d'hiver » de Canne, Nice, Menton, Monaco, sur la Riviera française, et de Vintimille sur la côte italienne. Les convois de marchandises empruntent peu cette ligne qui n'est donc pas en mesure de faire réellement de l'ombre au chemin de fer à travers la Savoie. Le PLM se trouve finalement à la tête de deux liaisons ferroviaires transfrontalières franco-italienne de portée totalement différente. Le chemin de fer longeant la Corniche est finalement une terminaison territoriale, alors que celle du Mont-Cenis est une ligne internationale.

3.2.3.- Le PLM et le Mont-Genèvre

Le rail pénètre dans les Alpes du Sud beaucoup plus tardivement que dans les Alpes du Nord. En effet, deux chemins de fer arrivent dans les Hautes-Alpes, à Veynes et à Gap seulement en 1875, l'un depuis Grenoble et l'autre depuis Marseille¹. Comme pour le territoire savoyard, la question est de savoir si le rail doit traverser le département ou le desservir. Le prolongement de ces premières lignes dépend de la réponse apportée. La Compagnie PLM, qui a réalisé les lignes jusqu'à Gap, est partisane de la traversée. Elle estime à ce moment-là que seule une liaison avec l'Italie sous le Mont-Genèvre pourrait être rentable, le trafic local étant trop faible. Dans ce cas de figure, Briançon principal pôle urbain des hautes vallées et centre militaire de première importance dans le dispositif défensif des Alpes française, ne serait pas obligatoirement desservi. Mais, le PLM se heurte à l'opposition des élus locaux et de l'armée qui impose comme condition à la concession la desserte de ses places fortes de Mont-Dauphin et de Briançon². Un accord est trouvé en 1878, au moment où émerge le plan Freycinet, donnant la priorité aux intérêts locaux. Le PLM doit construire une ligne remontant la vallée de la Durance jusqu'à Briançon. Gap est ainsi relié à Mont-Dauphin

¹ J. GUITER, « Les chemins de fer dans les Alpes du Sud : passé, présent, avenir », *Revue de géographie alpine*, n° 64-4, 1976, p. 530.

² K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulaire*, op. cit., p. 285.

en 1883 et Briançon l'année suivante. Reste à régler la question d'une potentielle liaison avec l'Italie, en suspens depuis de nombreuses années.

Un premier projet de tunnel ferroviaire sous le Mont-Genèvre est en effet lancé depuis Turin en 1853. L'ouvrage permettrait de relier les bassins de la Doire Ripaire et de la Durance, et donc les villes d'Oulx et de Briançon. Le chemin de fer connecterait Turin et le reste de la péninsule italienne au sud de la France. Mais, c'est finalement le tunnel sous le Mont-Cenis qui réussit à capter toute l'attention du gouvernement sarde à cette époque. Pourtant, l'orientation de l'axe passant par le Mont-Genèvre, nord-sud, n'est pas la même que celui par le Mont-Cenis, est-ouest. Un tunnel sous le Mont-Genèvre ne ferait donc pas directement concurrence à celui du Mont-Cenis, mais serait plutôt complémentaire. C'est d'ailleurs comme cela que C. Cavour le conçoit¹.

Le projet ranimé avec l'arrivée du chemin de fer à Gap en 1875. Turin commande des études pour la réalisation d'un tunnel ferroviaire, soit sous le Mont-Genèvre depuis Oulx, soit sous le col d'Echelle, depuis Bardonnèche. Du côté italien, ce passage serait alors ouvert vers le nord et viserait Grenoble. Des discussions sont engagées avec la France dans les années suivantes. Le gouvernement français se montre intéressé en 1879 par un passage sous le Mont-Genèvre, qui pour lui favoriserait Marseille. Une traversée à cet endroit mettrait le port phocéen à 350 kilomètres de Turin, contre 471 par un tracé le long de la côte par Vintimille. Les milieux d'affaires marseillais soutiennent donc le projet. Mais, pour les Italiens, il est trop tard. Leur vision du tunnel est d'une part différente de celle des Français, puisque, pour ces derniers, le Mont-Genèvre serait un passage ouvert sur le Sud, depuis Marseille et non Grenoble. Et surtout, les relations entre les deux pays se tendent, en partie à cause des possessions d'outre-mer (la Tunisie surtout), et pour l'Italie il n'est pas question d'ouvrir une voie qui pourrait favoriser le port colonial de Marseille². Le projet est alors abandonné.

Plusieurs raisons expliquent l'échec du tunnel du Mont-Genèvre. Le projet est principalement né de revendications locales. La ville de Grenoble se montre un temps intéressée par une telle traversée dans les années 1850, mais se tourne ensuite vers le chemin de fer du Mont-Cenis auquel elle est reliée par Montmélian en 1864. De plus, Napoléon III est personnellement favorable au Mont-Cenis à partir de 1858-1859, lorsqu'il entrevoit la possibilité d'annexer la Savoie. Marseille soutient ensuite les revendications locales des Briançonnais, mais n'est pas en mesure de peser sur le gouvernement, ni sur le contexte

¹ Lettre de C. Cavour à P. Costa de Beauregard, 2 janvier 1857, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

² K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, op. cit., p. 285.

politique et diplomatique franco-italien du début des années 1880. La Compagnie PLM, quant à elle, regarde rapidement dans la direction du Mont-Genèvre au moment où le chemin de fer Victor-Emmanuel est en construction, puis de 1875 à 1879, avant de lui tourner progressivement le dos. L'emplacement de la gare de Briançon est de ce point de vue révélateur. Certes, le bâtiment est de taille importante, puisque la possibilité d'une liaison transfrontalière dont Briançon serait la gare internationale, reste tapie dans l'ombre. Mais, la gare est construite en contre bas de la ville, au pied du verrou, ce qui nécessiterait un rebroussement en gare en cas de prolongement vers l'Italie pour accéder à l'entrée du tunnel en haut du verrou¹. Les conditions techniques ne sont donc pas celles d'une ligne internationale. Une telle situation ne permet pas d'anticiper un tunnel sous le Mont-Genèvre. La Compagnie PLM concentre donc toutes ses forces sur le Mont-Cenis.

A la fin des années 1880, les Hautes-Alpes, ne bénéficient que d'un seul chemin de fer reliant Gap à Briançon. Du fait de l'abandon du projet de traversée ferroviaire, ce territoire reste une terminaison territoriale française, alors que la Savoie occupe, grâce au tunnel du Mont-Cenis, une position de passage et d'ouverture internationale.

¹ *Ibidem*, p. 286.

Si la Compagnie Victor-Emmanuel est l'acteur qui construit l'itinéraire de franchissement par la ligne allant de la frontière française au Piémont, le PLM est celui qui inscrit cet itinéraire dans un axe européen et édifie le réseau ferré savoyard. En l'espace de quelques années, toutes les basses vallées de la Savoie et de la Haute-Savoie, sont gagnées par le chemin de fer. Les raccordements avec les métropoles voisines de Lyon et de Genève, réclamés depuis les années 1850, sont ouverts. Le territoire savoyard s'inscrit par son réseau dans une dynamique transfrontalière à l'échelle de l'Europe.

Ses capacités financières, administratives et politiques expliquent indéniablement cette réussite. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que les différentes interventions de l'Etat – rétrocession ou plan Freycinet –, et l'évolution de la politique extérieure et des relations de la France avec la Suisse d'une part, et avec l'Italie de l'autre, ont également un rôle dans l'édification d'un tel réseau. Le chemin de fer savoyard est donc le fruit de jeux financiers, diplomatiques et géopolitiques aux échelles locales, nationales et internationale.

Le chemin de fer en Savoie est dès le début conçu dans une optique internationale. La Compagnie Savoyarde, qui tente la première expérience ferroviaire du royaume sarde, inscrit sa ligne hippomobile dans un axe est-ouest, allant de la péninsule italienne par la Savoie vers la France. L'intermodalité, avec un système combinant route-rail-navigation, s'impose nécessairement à elle, compte tenu de la petitesse de la voie ferrée qu'elle édifie et de la nouveauté du mode de transport qui impose une construction progressive par tronçons. Les acteurs locaux qui lancent l'entreprise, malgré leur noviciat en matière d'affaires ferroviaires et leur échec, ont conscience du potentiel du territoire savoyard en tant qu'axe de transit à l'échelle des Alpes. Ce potentiel est pleinement développé par les gouvernements sarde puis français, et par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM qui se chargent de la construction et de l'exploitation d'un, puis de plusieurs chemins de fer. Pour ces quatre acteurs qui interviennent à des périodes différentes, la priorité est donnée à la réalisation d'une ligne ne faisant que traverser la Savoie, du Rhône à la Maurienne. Le chemin de fer savoyard est un objet transnational, pensé à l'échelle de l'Europe occidentale pour des raisons économiques, géopolitiques et militaires. Une fois cette colonne vertébrale mise en place, le PLM est en mesure de tisser le maillage ferroviaire. Ainsi, d'une seule ligne dans les années 1850, le territoire savoyard se couvre au milieu des années 1880, d'un réseau que l'on peut qualifier de dense en comparaison aux autres territoires alpins de France, si l'on considère la trame et le semis urbain, la démographie et les caractéristiques physiques du territoire qui ne permettent pas d'implanter le rail partout.

De plus, la puissance financière et politique qu'a acquise la Compagnie PLM lui permet de s'imposer face aux pouvoirs publics et de prendre en charge des lignes répondant en priorité à ses propres intérêts. L'Etat républicain avec le plan Freycinet tente malgré tout d'imposer un nouveau rapport entre la compagnie ferroviaire et la desserte des territoires, non plus selon une logique de rentabilité, mais d'égalité de la plus grande partie possible du territoire national devant l'accessibilité au chemin de fer. Les résultats de ce programme sont moindres dans les départements de Savoie et de Haute-Savoie que ceux attendus. Certes des lignes sont construites, mais elles répondent surtout de la volonté du PLM de défendre son positionnement dans les Alpes.

En effet, le tunnel du Mont-Cenis, dont les travaux commencent en 1857 et se terminent en 1871, est l'atout principal de ce réseau, et il suscite l'envie des compagnies ferroviaires françaises, mais surtout étrangères et des Etats voisins. La première traversée ferroviaire des Alpes occidentales est assurément un symbole de la réussite commerciale, politique, diplomatique, technique et scientifique de ses propriétaires.

Deuxième partie

**Construire, exploiter, utiliser
un axe à portée internationale**

Le réseau ferré qui couvre progressivement le territoire savoyard des années 1850 aux années 1880, est le fruit de rivalités, d'ententes et de consensus économiques et politiques particulièrement complexes, menés entre des acteurs dont les intentions varient en fonction de l'échelle considérée. Mais, au-delà de ces jeux d'intentionnalités, est-ce que la matérialisation de ce réseau répond aux enjeux projetés sur l'axe à portée internationale qui traverse la Savoie du Rhône au Mont-Cenis ? Il importe donc de considérer dans un second temps les conditions de la réalisation, de l'exploitation et de l'utilisation de ce réseau dont la colonne vertébrale est constituée par le chemin de fer qui mène au tunnel.

En effet, cet axe semble prendre tout son sens grâce au tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Il importe alors d'étudier sous l'angle matériel, l'élaboration et la construction de ce dernier, tout en discutant son éventuelle survalorisation. Comment un tel ouvrage, d'une dimension inédite pour l'époque (12 kilomètres), peut-il aboutir d'un point de vue technique ? Quels sont les savoirs, les connaissances et les compétences mobilisés à cette occasion ? Quelles représentations, quelles fascinations suscite-il ? L'ouvrage, dont le chantier démarre en 1857 pour s'achever en 1871, constitue en fait une prouesse technique admirée en Europe et jalousée dans les Alpes. Il attire les regards à la fois du monde scientifique et technique, mais aussi du grand public. Quelles images donne-t-on alors à voir de ce tunnel ? (chapitre 4)

Mais, ce tunnel, aussi stratégique soit-il d'un point de vue commercial et géopolitique, n'a aucune valeur sans l'itinéraire qui y mène. S'intéresser à ce dernier permet de poser la question des usages et des difficultés d'exploitation au-delà des seules représentations suscitées par l'emblème de l'axe. L'équipement du territoire de montagne que constitue la Savoie nécessite-t-il des aménagements et du matériel particuliers ? Est-ce que les difficultés rencontrées lors de l'édification de ce réseau par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM peuvent être imputées uniquement aux obstacles physiques ? Mais, paradoxalement, ces derniers ne donnent-ils pas aussi l'occasion aux ingénieurs de se surpasser et de faire de la Savoie une terre d'expérimentations en matière ferroviaire ? (chapitre 5)

La portée internationale de cet axe impose des conditions d'exploitation qui soient à la hauteur de toutes ces ambitions et des enjeux financiers. Ainsi, comment les compagnies Victor-Emmanuel et PLM tentent-elles par les services qu'elles offrent et par les politiques commerciales qu'elles mettent en œuvre de capter les trafics internationaux ? Il s'agit ici de considérer les stratégies de complémentarité modales mises en place. Le chemin de fer de Culoz à Turin a en effet été réalisé en près de vingt ans, ce qui appelle à interroger le sens que prend l'intermodalité. En quoi l'articulation des modes (rail-route-navigation) a été mise au service de la compétitivité de l'axe du Mont-Cenis dans un contexte de compétitivité internationale. (chapitre 6)

Chapitre 4

Le percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis : entre expérimentations et représentations

Après des années d'affrontements et de pourparlers autour du chemin de fer en Savoie entre les populations savoyardes, le gouvernement sarde, puis français, et les divers Etats intéressés de près ou de loin par une traversée ferroviaire dans les Alpes, la loi sur le percement d'un tunnel sous le massif du Fréjus, que l'on baptise « Mont-Cenis » pour indiquer la filiation avec le col, est adopté en 1857.

La réussite d'une traversée alpine est en fait permise par la convergence de quatre échelles, européenne, nationale, locale et métropolitaine¹. Dans le cas du Mont-Cenis, cela se vérifie. Le projet est porté et ardemment défendu par l'Etat sarde. Ce dernier peut compter sur l'appui des populations de la Savoie du Sud et d'une partie de celles du Nord qui souhaitent une amélioration des voies de communication avec le Piémont. En Europe, la Grande-Bretagne voit très favorablement un tunnel qui offrirait à son commerce un raccourci vers ses colonies orientales. Quant à l'Etat français, par l'intermédiaire de Napoléon III, il soutient également cette traversée à l'heure du rapprochement politique avec son voisin sarde. Enfin, les métropoles de Turin, Lyon, Paris et Genève ont tout à y gagner d'un point de vue économique en étant connectées à ce tunnel. Chacune espère rester ou devenir grâce à lui, une grande plaque tournante du commerce européen. Cette concordance des quatre échelles, constitue la base nécessaire à la réussite d'un tel ouvrage. Sans elle, la traversée n'a aucune chance de voir le jour. Les projets du Mont-Genève ou du Mont-Blanc par exemple, ont échoué en raison de l'absence de cette concordance.

Une fois les obstacles politiques franchis, qui constituent la première étape de la réalisation de la traversée ferroviaire, restent à vaincre les obstacles physiques au percement du Mont-Cenis. L'objectif ici, est d'interroger à la fois les aspects matériels et techniques de la réalisation du tunnel du Mont-Cenis et les représentations qui en sont faites à l'époque.

Le tunnel est l'objet d'une longue et intense période de réflexions au sujet du lieu exact de son creusement, de la faisabilité matérielle du projet, du coût et de son mode de financement. Le chantier qui en découle est colossal. C'est le plus important et le plus innovant² en Europe à l'époque, en termes de matériels et du nombre d'ouvriers employés, et probablement l'un des plus difficiles.

Ce tunnel ferroviaire constitue alors un exploit technique et scientifique qui fascine les spécialistes et le grand public, et à ce titre, il devient porteur d'une symbolique monumentale, au deux sens du terme, qui est à la fois imposante et qui a trait aux monuments.

¹ K. SUTTON, « Les Nouvelles Traversées Alpines, la traversée échouée ? », *Espaces Temps*, à paraître.

² F. CARON, *La dynamique de l'innovation : changement technique et changement social, XVIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 2010, 469 p.

1.- Un projet de longue haleine

En 1839, est évoquée pour la première fois l'idée d'un tunnel ferroviaire sous le Mont-Cenis entre Modane et Bardonnèche. Jugée à l'époque fantaisiste, elle ne cesse pourtant d'alimenter la réflexion d'ingénieurs et de scientifiques originaires de différents pays, qui pendant deux décennies, s'entraident ou rivalisent dans le but de trouver la solution capable de venir à bout des Alpes.

Une véritable émulation naît autour de ce tunnel et profite alors au gouvernement sarde qui, en 1857, s'estime enfin en mesure de présenter un projet de loi pour le percement du tunnel.

1.1.- La construction du projet de percement

Le lieu exact de percement du tunnel sous les Alpes entre la Savoie et le Piémont s'impose en fait dès les années 1840, alors même que les moyens matériels, les techniques et les connaissances scientifiques de l'époque ne permettent pas de lancer un tel chantier. Des précurseurs misent sur l'avenir et n'hésitent pas à présenter le résultat de leurs études à un pouvoir sarde qui prête une oreille attentive à tout ce qui symbolise la modernité.

1.1.1.- La genèse de la traversée ferroviaire

La paternité du projet de percement d'un tunnel sous les Alpes entre la Savoie et le Piémont revient à J. Médail. Ce natif de Bardonnèche, ancien commissaire auprès des douanes à Suse, à Montmélian, puis au Pont-de-Beauvoisin, devenu ingénieur des travaux publics à Lyon, constate à la fin des années 1830, le retard sarde en matière d'aménagements ferroviaires et la perte d'échanges commerciaux qu'il en résulte pour le royaume. Il suggère pour y remédier d'abandonner la route du col du Mont-Cenis et de percer les Alpes au point le plus court, sous le massif du Fréjus, entre Bardonnèche côté piémontais et Modane sur le

versant savoyard. L'ouvrage aurait environ 5 000 mètres de longueur. Il prévoit que les travaux dureraient cinq ou six ans. J. Médail présente en mai 1840, un mémoire au gouvernement sarde, lui réclame la concession de ce tunnel, et souhaite que l'Etat prenne en charge son financement¹. Le roi Charles-Albert est sensible au projet, mais les finances du Trésor ne permettent pas son exécution. Surtout, un tunnel de 5 000 mètres seulement, suppose que son entrée et sa sortie soient situées à une altitude élevée, et auxquelles on accéderait par des rampes à fortes déclinaisons. Or en 1840, la technique ferroviaire n'en est qu'à ses débuts et ne permet pas de gravir de telles pentes. Le journal le *Constitutionnel savoisien* n'hésitera pas quelques années plus tard à railler son invention : « ce chemin de fer aérien, tracé par l'imagination comme une ode, il faudrait des pégases au lieu des locomotives pour monter et descendre les pentes ² ». Le vulgarisateur scientifique L. Figuier est beaucoup plus indulgent à l'égard de la proposition de J. Médail en 1884 : « c'était une conception de génie, mais dénuée de bases pratiques ³ ».

Quelques plus tard, un ingénieur des Ponts et Chaussées belge, H. Maus, reprend la réflexion de J. Médail. H. Maus, a réalisé des études sur le canal de la Meuse et de la Moselle au début des années 1830, puis est nommé directeur d'un charbonnage près de Liège. Il s'intéresse ensuite au transport ferroviaire naissant et, sur la recommandation de J. Cockerill avec qui il a eu l'occasion de travailler, entre au service du chemin de fer belge en 1835, et travaille sur la ligne d'Ans à la Meuse. Il invente des machines locomotives capables de franchir les 110 mètres de dénivelés entre Liège et Ans⁴. Son invention attire sur lui les regards de l'étranger. Il est ainsi appelé par la compagnie des chemins de fer de la Loire afin d'appliquer son système à sa voie ferrée, puis par le gouvernement sarde. Le roi Charles-Albert lui commande une étude en juillet 1845, sur un chemin de fer entre Turin et Gênes à travers les Apennins, ainsi que sur une liaison ferroviaire directe entre Turin et Chambéry. Il ouvre le premier chantier entre Turin et Gênes, puis suggère au gouvernement sarde de creuser un tunnel de 12 kilomètres de long entre les points proposés par J. Médail auparavant, entre Modane et Bardonnèche. Des plans inclinés de 35 millimètres par mètre reliaient Modane et Bardonnèche de l'entrée et de la sortie du tunnel. Aidé des géologues A. Sismonda et E. de Beaumont, il conclut que le percement à la main, seul procédé connu à l'époque, prendrait entre trente-cinq et quarante ans. Il met alors au point une machine entaillant

¹ J. MEDAIL, *Projet du percement des Alpes entre Bardonnèche et Modane*, 1841, 16 p.

² *Le Constitutionnel savoisien*, 29 mai 1856.

³ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884, p. 59.

⁴ A. BRIALMONT, « Notice sur Michel-Henri-Joseph Maus », in *Annuaire de l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, 1895, p. 250.

rapidement la roche grâce « à un grand nombre de ciseaux¹ » (116 fleurets) et fonctionnant à l'énergie hydraulique. Les nombreux torrents à Modane et à Bardonnèche alimenteraient l'engin². Les cours d'eau activeraient une roue qui elle-même entraînerait la perforatrice. L'ingénieur estime que l'engin abaisserait la durée des travaux à dix ans. Des essais concluants ont lieu dans la vallée de l'Orco près de Turin en 1847, en présence du roi attiré à la fois par la modernité et le prestige que pourrait lui apporter l'aboutissement du percement. H. Maus est alors fait chevalier de l'ordre des Saints-Maurice-et-Lazare, et nommé ingénieur honoraire dans le corps royal du génie civil sarde.

Le gouvernement désigne ensuite en 1848-1849, une commission d'ingénieurs et de scientifiques afin d'étudier son invention et la faisabilité du projet de percement³. Présidée par le ministre des Travaux publics, P. Paleocapa, ingénieur de formation, elle réunit les scientifiques et les techniciens les plus en vue du royaume, Sismonda, Mosca, Carbonnazi, Giulio, Menabrea, Cavalli, Melano⁴. Mais, le coût du tunnel et de la ligne de Suse à Modane est estimé à 35 millions de L+ires, une dépense que l'Etat n'est pas prêt à engager alors qu'il est en pleine guerre contre l'Autriche.

Le projet est ajourné, mais il vaut à H. Maus la reconnaissance du gouvernement sarde, l'admiration des ingénieurs européens et pose les bases du percement du tunnel du Mont-Cenis. Les points d'entrée et de sortie sont arrêtés, à Modane et à Bardonnèche, et l'idée de perforatrices mécaniques est lancée.

1.1.2.- Un projet qui fait des émules

Les premiers projets de percement font des émules parmi les ingénieurs de toutes nationalités. Plusieurs propositions à la suite de celles de J. Médail et de H. Maus sont recensées. Certaines concernent l'endroit de forage du tunnel, d'autres des inventions capables selon eux, de venir à bout du Mont-Cenis. A chaque fois, ces scientifiques et ces ingénieurs s'inspirent incontestablement des travaux de leurs prédécesseurs. Toute invention n'émane pas en effet d'un inventeur unique.

¹ *Ibidem*.

² H. MAUS, *Strada ferrata fra l'Italia e la Francia. Risposta alle osservazioni state fatte sulla convenienza, la scelta del tracciamento, ed i mezzi d'esecuzione della strada ferrata da Torino al confine francese presso il lago del Bourget*, Torino, Stamperia reale, 1850, 62 p.

³ H. MAUS, P. PALEOCAPA, *Rapport rédigé au nom de la commission chargée de l'examen des études du chemin de fer de Chambéry à Turin et de la machine de Maus proposée pour exécuter le tunnel des Alpes entre Modane et Bardonnèche*, Turin, Imp. Royale, 1850, 56 p.

⁴ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, *op.cit.*, p. 67.

Un ingénieur civil d'origine belge installé à Paris, F. Cochaux, propose ainsi en 1856-1857, de faire passer le chemin de fer au pied du Mont Thabor, situé à quelques kilomètres à l'est du massif du Fréjus. Il réunirait les vallées de l'Arc et de la Doire-Ripaire en allant, comme il l'explique à C. Cavour, de Modane à Bardonnèche par les plateaux, traverserait les Alpes au pied du Mont Thabor « avec une voie abritée contre la neige et avec des pentes accessibles aux locomotives ¹ ». Depuis Bardonnèche, le chemin de fer poursuivrait sa course vers Suse et Turin. Il sollicite auprès du gouvernement sarde une autorisation afin de faire des repérages sur le terrain et d'approfondir son étude. Mais, son projet est peu abouti. Il n'est pas en mesure de présenter un modèle de locomotive capable de gravir les pentes de son tracé. De plus, le ministère des Travaux publics présente au même moment son projet de loi sur le percement du tunnel sous le massif du Fréjus. F. Cochaux et son projet de traversée au pied du Mont Thabor, n'ont dès lors, aucune chance de retenir l'attention du gouvernement.

Des scientifiques travaillant sur les techniques de percement des galeries de mines ou de tunnels présentent également le fruit de leurs recherches à Turin. Le physicien genevois J.-D. Colladon, détenteur du grand prix de l'Académie des sciences de Paris, formé dans les laboratoires d'A.-M. Ampère et de J. Fournier², fin connaisseur des technologies du gaz, soumet à C. Cavour en 1852, un procédé utilisant l'air comprimé pour le percement des longs tunnels et assurant l'aérage des édifices³. L'air comprimé, fourni par des pompes refroidies par injection d'eau et entraînées par des turbines, servirait à alimenter des perforatrices « analogues à des marteaux pillons dont le marteau serait remplacé par un ciseau et recevrait un mouvement de rotation ⁴ ». Son invention est brevetée par le gouvernement sarde, mais n'est finalement pas utilisée. La délivrance d'un brevet est en fait une manière pour l'Etat de jouer un rôle dans l'essor des connaissances techniques et dans le développement de l'économie. Et c'est aussi un moyen pour assurer la puissance de la nation⁵.

Si l'invention de J.-D. Colladon n'est pas utilisée dans le royaume de Sardaigne, L.-F. Menabrea lui rend pourtant hommage à la Chambre des députés en 1857, lorsqu'il présente le rapport sur le projet de loi concernant le percement. Le président du Conseil italien, G. Lanza

¹ AST, série II mazzo 47, lettre de F. Cochaux à C. Cavour, 29 juillet 1857.

² R. SIGRIST, « Colladon, Jean-Daniel », in M. JORIO (éd.), *Dictionnaire historique de la Suisse*, Hauterive, G. Attiger, 2002. S. PAQUIER, « Les Ador et l'industrie gazière 1843-1925 », in R. DURAND, D. BARBEY, J.-D. CANDAUX (éd.), *Gustave Ador : 58 ans d'engagement politique et humanitaire*, actes du colloque Gustave Ador tenu au palais de l'Athénée [Genève], les 9, 10 et 11 novembre 1995, Genève, Fondation Gustave Ador, 1996, p. 139-179.

³ AST, carte Cavour, correspondance, lettre de D. Colladon à C. Cavour, 16 décembre 1852.

⁴ D. COLLADON, *Souvenirs et mémoires : autobiographie*, Genève, 1893, Aubert-Schuchardt, 636 p.

⁵ F. CARON, *La dynamique de l'innovation : changement technique et changement social, XVIe-XXe siècles*, op. cit., p. 21. F. CARON (dir.), *Les brevets, leurs utilisations en histoire des techniques et en économie*, Paris, Editions du CNRS, 1984, 211 p.

fera de même lors de l'achèvement du tunnel en 1871¹. D. Colladon sera à nouveau mis en lumière lorsqu'il sera sollicité pour le percement du tunnel du Gothard en 1872.

Une machine du même type est conçue en 1855 par un ingénieur anglais et entrepreneur des travaux de la Compagnie Victor-Emmanuel, T. Bartlett. Il met au point une perforatrice mue par la vapeur et permettant de percer des trous de mine (document 5). Sa machine ne dispense donc pas de l'usage de la poudre. Si son invention fonctionne pour les chantiers à ciel ouvert comme pour ouvrir les tranchées du chemin de fer entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne, elle s'avère plus problématique à l'intérieur des tunnels qui sans aération sont rapidement remplis par la vapeur, et rend difficile le travail des ouvriers.

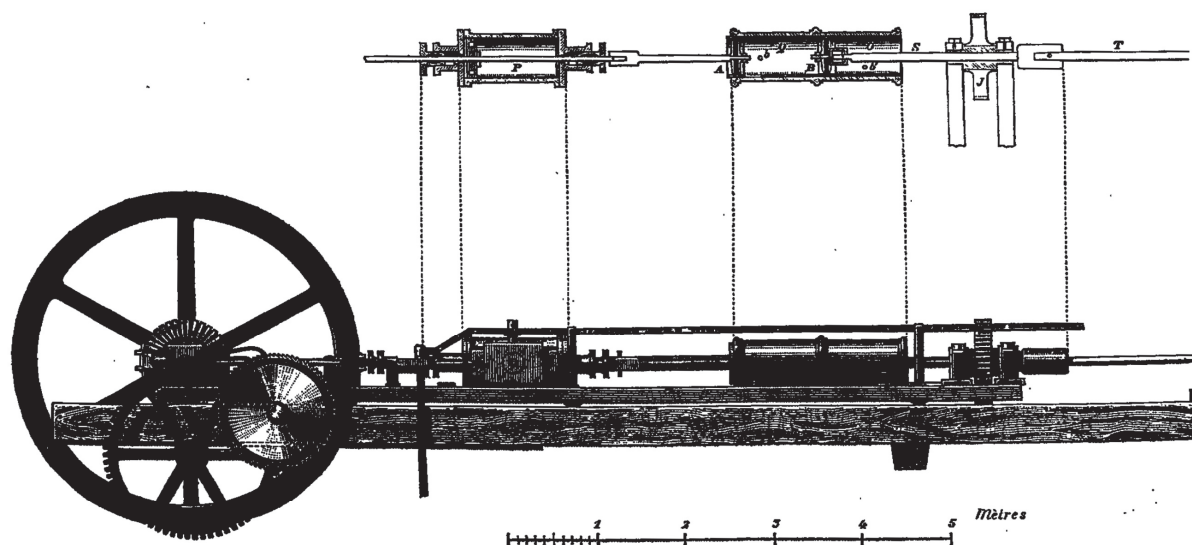


FIG. 31. — LA MACHINE PERFORATRICE BARTLETT, A VAPEUR ET A AIR COMPRIMÉ

P, cylindre moteur à vapeur ; A, piston comprimant l'air dans l'arrière Q du cylindre O ; b, ouverture pour la rentrée d'air dans l'espace Q ; B, piston alternativement chassé en avant et réaspiré en arrière par le piston A ; S, tige attachée au piston B et à laquelle est fixé le ciseau perceur T, lequel reçoit un mouvement rotatif autour de son axe, par une roue dentée J.

Document 5. Machine perforatrice Bartlett, à vapeur et à air comprimé (L. FIGUIER *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains, op. cit., p. 99*).

Toutes ces propositions jugées irrecevables par le gouvernement sarde, témoignent de l'esprit de conquêtes dont sont animés les ingénieurs européens de cette époque. Une compétition naît entre des hommes de différentes nationalités, sarde – Savoyards et Piémontais –, suisse, belge et anglaise. La réussite d'une entreprise telle que le percement du tunnel du Mont-Cenis leur vaudrait l'admiration de leurs pairs et la reconnaissance du royaume de Sardaigne. De plus, ils bénéficient tous du soutien de l'Etat auquel ils appartiennent. Même si les réflexions et les inventions qu'ils soumettent, sont destinées à réaliser l'œuvre colossale d'un autre Etat, et donc d'en faire un symbole de sa modernité et de sa puissance, elles honorent aussi la patrie des ingénieurs.

¹ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science, op.cit., p. 203*.

1.1.3.- Sommeiller, Grandis et Grattoni

Le percement du tunnel du Mont-Cenis est rendu matériellement possible grâce aux techniques mises au point par trois ingénieurs sardes, G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni. Si les historiens et les érudits ont tendance à ne retenir que ces trois noms – pour ne pas dire seulement celui de G. Sommeiller dans le cas des auteurs français – lorsqu'ils racontent l'épopée du tunnel, il ne faut pas perdre de vue, que les trois ingénieurs connaissent et s'inspirent des travaux réalisés par leurs prédécesseurs sur l'air comprimé ou la pression de la vapeur.

Les trois hommes ont le même profil. G. Sommeiller est natif de la Savoie du nord, de Saint-Jeoire-en-Faucigny. Il est formé à l'université de Turin et devient ingénieur hydraulicien, puis ingénieur civil du royaume de Sardaigne dans le département des transports publics en 1845¹. Il est ensuite envoyé en Belgique avec S. Grandis pour étudier les techniques de construction et d'exploitation des chemins de fer. Les voyages techniques sont à cette époque un élément essentiel de la formation de l'ingénieur. Ils permettent l'apprentissage, la confrontation et la diffusion des connaissances². La circulation des savoirs est d'ailleurs une des sources majeures de l'innovation³. Ces voyages sont fortement recommandés dans une carrière d'ingénieur. G. Sommeiller – et S. Grandis – s'initie alors auprès de l'entreprise Cockerill à Seraing, où il rencontre H. Maus. Parallèlement à sa carrière d'ingénieur, il est député de la circonscription de Taninges à partir de 1853. Il est un des soutiens de C. Cavour à la Chambre. Lors de l'annexion de la Savoie à la France, il décidera de conserver la nationalité sarde, à la fois par fidélité à la dynastie royale et à la politique cavourienne, et pour préserver sa carrière. Il deviendra député au premier parlement italien.

S. Grandis est quant à lui originaire de la province de Cuneo. Il est diplômé d'ingénierie hydraulique de l'université de Turin la même année que G. Sommeiller, en 1841, puis d'architecture civile l'année suivante. Il est donc envoyé à Seraing où il se familiarise avec le chemin de fer. Il se voit ensuite confier la direction de la construction de la ligne de Turin à Moncalieri. S. Grandis part également observer les réalisations ferroviaires en Autriche et en Allemagne, puis est nommé directeur des ateliers des chemins de fer du

¹ J. ROUTIER, « Germain Sommeiller (1815-1871), ingénieur de la première grande percée alpine », *Revue savoisiennne*, n° 110, 1970, p. 33-82.

² M. COTTE, *Circulations techniques. En amont de l'innovation : hommes, objets et idées en mouvement*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2004, 216 p.

³ F. CARON, « Les logiques spatiales de l'innovation au regard de l'histoire de l'innovation », in C. BOUNEAU, Y. LUNG (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, op. cit., p. 272.

royaume de Sardaigne en 1854. Lors de la guerre contre l'Autriche en 1859, il est responsable de la gestion de l'acheminement des troupes et du matériel par la voie ferrée¹.

S. Grattoni enfin, est né en Lombardie, est lui-aussi ingénieur hydraulicien de l'université de Turin. Il obtient son diplôme quelques années avant G. Sommeiller et S. Grandis, en 1836. Il enseigne l'architecture à l'école des Arts et Métiers de Biella, puis intègre le Corps du génie civil où il rencontre G. Sommeiller et S. Grandis. Tout comme le premier, il occupe des fonctions politiques, puisqu'il est député de Voghera, de 1848 à 1852, puis il est réélu en 1858².

Ces trois ingénieurs ont donc suivi le même cursus. Ils ont étudié à l'université de Turin, un des plus prestigieux centres d'étude de l'Italie, puis ont poursuivi leur formation dans les ateliers et sur les chantiers. Ces deux derniers sont les lieux d'apprentissage privilégiés pour les ingénieurs du XIXe siècle, où ils sont mis en contact avec la culture du métier et où ils profitent de l'expérience acquise par leurs pères³. Les trois ingénieurs, travaillent ensemble pour la première fois à la construction du chemin de fer de Turin à Gênes rendue difficile par la traversée des Apennins. Plutôt que d'utiliser des plans inclinés et la force funiculaire pour franchir les fortes rampes, comme l'avait suggéré H. Maus, ils préconisent en 1853 de recourir à la force motrice de l'air comprimé. Celle-ci pousserait un piston dans un tube fixé entre les rails qui hisserait les convois. Un béliet compresseur fonctionnant grâce aux chutes d'eau, nombreuses dans la région, produirait l'air comprimé nécessaire en grandes quantités⁴. L'eau, en raison de son abondance dans les Alpes, est considérée dès cette époque, comme une source d'énergie d'avenir. Leur machine serait donc destinée à faciliter la remonte des convois sur les rampes importantes.

G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni sollicitent alors auprès du gouvernement sarde un crédit afin de construire le prototype de leur béliet compresseur devant servir au passage de Giovi dans les Apennins. L'ingénieur savoyard profite de sa position de député pour obtenir le soutien de C. Cavour dont il partage les idées politiques. La Chambre vote ainsi le 29 juin 1854, un crédit de 90 000 Francs, remboursable au bout de deux ans en cas d'insuccès⁵. Grâce à l'invention du béliet compresseur et au travail qu'il a accompli

¹ C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa, Melli, 1998, p. 36-39.

² *Ibidem*, p. 39-40.

³ F. CARON, « Les logiques spatiales de l'innovation au regard de l'histoire de l'innovation », in C. BOUNEAU, Y. LUNG (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, op. cit., p. 122.

⁴ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit., p. 109.

⁵ *Atti della camera dei deputati*, séances du 19 au 29 juin 1854.

précédemment, G. Sommeiller est fait chevalier de l'ordre des Saints-Maurice-et-Lazare, le 29 janvier 1855.

La construction de la machine est confiée à l'usine Cockerill de Seraing que les trois ingénieurs connaissent bien pour y avoir travaillé. Cet établissement a été fondé en 1817 par deux Anglais, Charles James et John Cockerill. A l'origine, leurs ateliers produisent des machines à vapeur et des métiers mécaniques pour le tissage. En 1821, l'installation d'un premier haut-fourneau à coke, puis de laminoirs de forges et l'acquisition de houillères leur permet de diversifier leurs activités. L'entreprise fabrique alors aussi bien des métiers mécaniques pour le tissage que du matériel pour les chemins de fer comme des locomotives ou des tenders. Un peu partout en Europe, les compagnies ferroviaires lui passent commande.

Les trois ingénieurs ont ensuite l'idée de détourner le bélier compresseur de l'usage premier auquel il est destiné. Ils utilisent finalement cette machine pour actionner une perforatrice capable de tailler des trous de mine dans les galeries¹. Ils s'inspirent, semble-t-il, des travaux de T. Bartlett et de l'ingénieur milanais G.-B. Piatti sur l'air comprimé². Ce dernier a mis au point un système permettant de remorquer les trains grâce à un piston placé entre les rails et entrainer par l'air comprimé, qui a été breveté à Londres en 1845, puis testé publiquement en 1848 et 1849. G.-B. Piatti accuse d'ailleurs les ingénieurs de plagiat. Une bataille par écrits interposés dans les journaux, oppose à ce sujet G. Sommeiller et G.-B. Piatti au moment de la présentation du projet de loi sur le percement au Parlement en 1857³. Il est difficile de savoir si ces accusations sont fondées, car les cas de duplication d'inventions ne sont pas rares à l'époque. L'inventeur, comme l'a montré P. Verley, ne travaille pas au hasard. Il ne peut découvrir, sauf exception, que ce qu'il cherche, « c'est-à-dire la solution d'un problème posé par l'environnement socio-économique⁴ », et – nous ajouterons – politique. Ceci explique que plusieurs chercheurs entrevoient la même solution pour résoudre ce problème.

Si l'idée d'une utilisation de l'air comprimé comme force motrice pour le plan incliné de Giovi est officiellement abandonnée par la Chambre des députés le 19 mai 1856, cette dernière accorde pourtant de nouveaux crédits aux ingénieurs. C'est une première étape vers

¹ ADHS, 11 J 1191, rapport de la commission gouvernementale instituée pour l'examen des machines inventées par les ingénieurs Grandis, Grattoni et Sommeiller, session 1857.

² G.-B. PIATTI, *Proposta per la strada ferrata tra Susa e Modane di un nuovo sistema di propulsione e abbozzo di progetto pel traforo delle Alpi*, Torino, Castellazzo e Garetti, 1853, 52 p.

³ C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, op. cit., p. 51. G. SOMMEILLER, *Risposta dell'ingegnere Sommeiller alle accuse mosse dal signor G. B. Piatti contro gli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller*, Torino, Botta, 1857, 60 p.

⁴ P. VEYNE, *La Révolution industrielle*, op. cit., p. 470.

le percement du tunnel du Mont-Cenis. C. Cavour croit fermement à la réussite de leur invention et à son application au percement des Alpes. Il est d'ailleurs tenu au courant de l'avancée des recherches par G. Sommeiller et S. Grattoni qui lui écrivent à plusieurs reprises dans les années 1855-1857.

Le 19 mars 1857, les essais commencent dans une carrière de Saint-Pierre-d'Arena près de Gênes, sous la surveillance de l'ingénieur Ranco, directeur technique du Victor-Emmanuel, et devant une commission gouvernementale composée de L. Des Ambrois, I. Giulio, L.-F. Menabrea, D. Ruva et Q. Sella¹. L'enjeu est énorme, à la fois pour les ingénieurs, mais aussi pour le gouvernement qui joue à la fois l'argent du Trésor et sa réputation. G. Sommeiller a d'ailleurs écrit à C. Cavour quelques temps plus tôt : « Les Alpes n'existent plus ! Ou nous paierons les frais de notre défaite² ». Sans la preuve du fonctionnement de la machine, C. Cavour sait qu'il ne pourra pas convaincre les députés de voter en faveur du percement d'un tunnel qui se ferait de manière traditionnelle – avec des barres à mine – et qui prendrait du coup, une trentaine d'années. Mais, à son grand soulagement, l'expérience réussit. G. Sommeiller fait breveter l'invention à son nom, le 1^{er} mai 1857. L'essai est ensuite répété le 7 juin, devant une délégation de 39 députés³.

Rassuré sur l'existence des moyens techniques capables de venir à bout des Alpes, C. Cavour est en mesure de présenter enfin un projet de loi pour le percement du tunnel du Mont-Cenis.

G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni parviennent donc grâce au soutien de l'Etat sarde à mettre au point la machine capable de soulager, ou du moins d'accompagner, le travail de l'homme sous terre. Cette technologie nouvelle fondée sur une source d'énergie en devenir dans les Alpes, couvait depuis de nombreuses années, mais n'avait jusque-là, jamais véritablement été prise au sérieux. Comme le fait remarquer L. Figuier dans ses *Merveilles de la science* en 1868, « en matière de science et d'industrie, les folies de la veille sont les réalités du lendemain⁴ ».

¹ E. ALTARA, *Fréjus 1871 primo traforo alpino. La costruzione, le ferrovie sussidiarie, l'esercizio a vapore, poi, trifase, a corrente continua, dall'origine ad oggi*, Cortona, Calosci, 1997, p. 22.

² Lettre de Sommeiller à Cavour, 17 octobre 1855, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

³ ADHS, 11 J 1191, rapport de la commission gouvernementale instituée pour l'examen des machines inventées par les ingénieurs Grandis, Grattoni et Sommeiller, session 1857.

⁴ L. FIGUIER, *Les Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes. Volume 1 : Machines à vapeur, bateaux à vapeur, locomotives et chemins de fer*, Paris, Furne Jouvett et Compagnie, 1868, p. 340.

Une caricature parue dans la revue turinoise *Pasquino* le 17 septembre 1871, et intitulée « qui a foré le Frejus » au moment de l'ouverture du tunnel, traduit en images cette idée (document 6). J. Médail est représenté en train de percer une montagne avec un bâton d'alpiniste, tandis que H. Maus attaque la paroi avec un rasoir, T. Bartlett avec un soufflet, D. Colladon avec une mèche et de l'eau et G. Piatti avec une seringue géante. Les théories et les inventions de ces cinq scientifiques sont raillées, en même temps qu'elles sont présentées comme des étapes vers la réussite du percement.



Document 6. « Qui ha forato il Frejus », *Pasquino*, 17 septembre 1871 (document conservé aux Archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781).

1.2.- Un percement qui fait débats

La preuve de l'efficacité de la perforatrice hydraulique des trois ingénieurs persuade C. Cavour et P. Paleocapa que le temps est venu de présenter un projet de loi pour le percement du tunnel. Il leur reste à convaincre les députés – et l'opinion publique également - que cette machine moderne peut être employée pour traverser toute une montagne. Le scepticisme reste en effet bien présent au sujet de la faisabilité du projet d'un point de vue matériel et financier. S'ajoutent à cela des craintes plus traditionnelles concernant le déroulement des travaux sous terre.

1.2.1.- Les mythes du monde souterrain

Le monde souterrain suscite encore au XIXe siècle, l'appréhension, voire la peur. Certes, les mines sont des territoires connus et exploités depuis longtemps, mais un tunnel percé sur une si longue distance, douze kilomètres, est une première. Cela réveille toutes sortes de légendes liées à la fois à l'imaginaire de la montagne et des profondeurs¹.

En effet, en plus des entraves réelles, financières et techniques, des obstacles imaginaires sont avancés. Les ouvriers en creusant, se heurteraient au déchaînement des quatre éléments naturels, la Terre, l'eau, l'air et le feu. Des abîmes sans fond pourraient être découverts. Sans aller jusque-là, il est vrai que les ingénieurs et les scientifiques ne sont pas en mesure de garantir avec exactitude la nature de tous les terrains qu'il faudra traverser. Des études ont été réalisées par des géologues, mais des doutes subsistent.

Le cœur des Alpes abriterait aussi des sources d'eau bouillante ou encore des lacs souterrains dont on risquerait de percer le fond. L'eau est une crainte récurrente, et qui présente réellement un risque, surtout en Haute-Maurienne où les sources et les torrents sont nombreux. Les ingénieurs savent qu'ils peuvent tomber sur des sources souterraines, sur des poches d'eau qui pourraient entraîner l'inondation du chantier et la noyade des ouvriers.

L'air viendrait ensuite à manquer dans de telles profondeurs et les ouvriers mouraient asphyxiés. Le risque existe vraiment, mais l'invention des trois ingénieurs permet aussi l'aérage de la galerie. L'air comprimé une fois envoyé à l'outil perforateur, se déverse dans le tunnel, sert à l'aérer et à le rafraîchir.

¹ J.-P. BOZONNET, *Des monts et des mythes : l'imaginaire social de la montagne*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1992, p 23-34.

Enfin, le feu est également l'objet de ces peurs. Les mythes autour de l'enfer et du diable sont ici perceptibles. Il est vrai que les ouvriers peuvent rencontrer des poches de gaz inflammable qui au contact de leurs lampes à huile pourraient provoquer une explosion. La chaleur risque également de poser problème. Selon les scientifiques, la température pourrait atteindre sous terre les cinquante degrés. Ces mots prêtés au député L.-F. Menabrea en 1857, témoigne à la fois des inquiétudes suscitées par les profondeurs de la terre et de la nécessité pour l'homme du XIXe siècle d'être le plus fort : « s'il y a de l'eau à l'intérieur du souterrain, elle s'écoulera ; s'il y a du feu, on l'éteindra ; s'il y a des abîmes on les comblera ; s'il y a des tempêtes, on les enfermera ; mais surtout qu'on ne vienne pas dire qu'une intelligence humaine ne peut pas dompter la nature¹ ». Il s'agit donc à chaque fois de peurs exagérées, mais qui ont un fondement réel. Les risques sont très proches de ceux que l'on connaît dans les mines à la même époque².

Ces mythes correspondent en fait à tout un imaginaire partagé par des populations habitant des espaces de montagne. Ils sont transmis oralement, à la veillée, temps fort de la sociabilité villageoise en Savoie. Un grand nombre d'histoires mettent en scène le diable, et tout particulièrement semble-t-il en Haute-Maurienne, lieu du percement du tunnel³. L'eau est également considérée comme une menace par les habitants de Modane depuis l'inondation du village en 1469, dont le souvenir est perpétré à chaque génération. Le creusement du tunnel est donc l'occasion de voir rejaillir ces légendes. De telles idées se retrouvent de la même façon en Suisse et en Italie du Nord, par exemple.

Ces mythes sont aussi véhiculés par des personnes extérieures au territoire. Les sources écrites dont nous disposons, qui sont la plupart du temps publiées une fois le tunnel achevé, proviennent de cette catégorie de personnes. L'engouement pour ces légendes s'explique par la fascination qu'exerce la montagne, mais aussi par l'essor d'un nouveau type de littérature dans la seconde moitié du XIXe siècle, la *science-fiction*, et dont le meilleur exemple est le roman *Voyage au centre de la Terre* de Jules Verne. L'ouvrage est publié pour la première fois en 1864, alors que le tunnel est en pleine construction. La ressemblance, entre les mythes évoqués précédemment et les péripéties vécues par les héros, est troublante. Mer souterraine, raz-de-marée, eau bouillante, éruption volcanique et feu jalonnent le parcours des

¹ Cité dans E. BIGNAMI, *La Percée des Alpes*, Paris, Hachette, et Cie, 1872, p. 200.

² D. COOPER-RICHET, *Le peuple de la nuit. Mines et mineurs en France (XIXe-XXe siècle)*, Paris, Perrin, 2002, 441 p. D. VARASCHIN, L. LALOUX, *10 mars 1906, Courrières, aux risques de l'histoire*, actes du colloque international, 9, 10 et 11 mars 2006, Billy-Montigny, Vincennes, GRHEN, 2006, 591 p.

³ M. JAIL, *Haute-Maurienne, pays du Diable ?*, Grenoble, Allier, 1977, 244 p.

explorateurs¹. L'imagination puise donc une nouvelle source d'inspiration dans cet ouvrage colossal.

Le projet du tunnel du Mont-Cenis, s'il est approuvé par la majorité de l'opinion savoyarde, réveille tout de même des craintes ancestrales. Mais, ces dernières sont finalement moins difficiles à surmonter que les réticences des hommes politiques, pour des raisons cette fois-ci, plus terre-à-terre.

1.2.2.- L'adoption du projet de loi sur le percement

Fort du succès des expériences menées par G. Sommelier, S. Grandis et S. Grattoni, C. Cavour et P. Paleocapa présentent le projet de loi pour le percement du Mont-Cenis à la Chambre des députés. Il est présenté dix jours seulement après les essais réussis devant la délégation officielle, le 17 juin 1857. Les discussions durent du 25 au 29 juin 1857. Rappelons qu'en même temps est débattu le projet de loi sur la concession de la ligne jusqu'au Tessin à la Compagnie Victor-Emmanuel.

L.-F. Menabrea, en tant que rapporteur de la commission chargée d'observer le travail des trois ingénieurs défend dans un long discours empreint de quelques envolées lyriques, le percement du tunnel du Mont-Cenis. Après avoir démontré une fois encore l'impérieuse nécessité pour le commerce du royaume d'ouvrir ce passage, il dresse un historique du projet de percement, en rappelant les noms des hommes des sciences et des techniques qui ont contribué à son aboutissement, puis donne des explications sur le déroulement des travaux². C. Cavour intervient à plusieurs reprises lors des débats, mais il semble que cela soit les arguments avancés par L.-F. Menabrea qui parviennent à convaincre l'auditoire. Le président du Conseil, qui a si vivement souhaité ce tunnel et qui s'est battu si longtemps pour lui, paraît rester quelque peu dans l'ombre du député savoyard lors des débats. Son retrait est calculé. Il sait qu'il risque de braquer le camp de l'opposition au gouvernement s'il se met lui-même en scène. Les objections des députés au projet de loi portent sur trois points principaux. L'opportunité du tunnel est une fois encore remise en question par quelques députés qui tentent, sans aucun succès, d'attirer l'attention sur un passage sous le Lukmanier ou sous le Mont-Blanc. Un deuxième point d'opposition se cristallise autour de la faisabilité technique d'un tel ouvrage. Si la machine perforatrice a fonctionné une ou deux fois, le pourra-t-elle sur plus de douze kilomètres ? Les projets de passage sur les Alpes, – et non pas sous les Alpes –

¹ J. VERNE, *Voyage au centre de la Terre*, Paris, J. Hetzel, 1864, 335 p.

² *Atti della camera dei deputati*, séance du 26 juin 1857.

devraient pour certains être réexaminés. L.-F. Menabrea démontre alors l'impossibilité dans l'état actuel des connaissances techniques, de faire passer un chemin de fer à plus de 2 000 mètres d'altitude, et affirme que les dépenses qui en résulteraient si cela était possible, seraient de toutes façons trop excessives. L'intérêt de ce tunnel est également de raccourcir les distances ce qui devient d'autant plus important avec la perspective de l'ouverture du canal de Suez.

Une grande partie du débat concerne surtout le financement du tunnel. Le ministère des Travaux publics, appuyé par celui des Finances présente un état des dépenses à prévoir. La construction du tunnel de 12 590 mètres à double voie entre Modane et Bardonnèche est faite aux frais de l'Etat et de la Compagnie Victor-Emmanuel. Le premier prend également en charge les tronçons entre Modane et l'entrée ouest du tunnel, et entre Suse et l'entrée est, ainsi que les stations nécessaires sur ces sections. La gare de Modane est implicitement à la charge du Victor-Emmanuel. Une fois le tunnel et la pose des voies achevés, le tronçon entre Modane et Suse, de 48 kilomètres, sera ajouté à la concession de la compagnie. La nationalité de la société pose une fois encore problème parmi les députés, puisque le gouvernement met entre les mains d'une compagnie étrangère un ouvrage si stratégique. Mais, la contribution financière de cette dernière aux travaux de percement, à hauteur de 20 000 000 Francs, en raison de l'intérêt qu'elle pourra en retirer, tend un peu à calmer les esprits. La somme devra être versée en cinq temps en fonction de l'avancée du percement. En cas de non-paiement, la compagnie serait dépossédée de ses lignes.

Le total des dépenses est estimé à 41 600 000 Francs. Les tronçons entre Modane et Suse et leur entrée respective du tunnel coûteraient 14 400 000 Francs. Le tunnel en lui-même reviendrait à 20 600 000 Francs, auquel il faut ajouter la pose des voies, 3 670 000 Francs et les diverses dépenses. Ce qui revient à 856 000 Francs par kilomètre. Selon L.-F. Menabrea le coût moyen du tunnel du Mont-Cenis est donc beaucoup moins élevé que pour les autres galeries des pays étrangers¹. Cette affirmation est cependant très difficile à vérifier.

Pour clore les débats, le rapporteur de la commission fait remarquer qu'un tel ouvrage réalisé grâce à des techniques nouvelles, par des hommes formés dans le royaume, apporterait la gloire sur le pays et le rendrait puissant aux yeux des Etats étrangers. Le projet est adopté par les députés par 98 voix contre 30², puis par les sénateurs le 13 juillet, par 51 voix contre 5³. La loi est promulguée le 15 août 1857. La presse savoyarde accueille l'issue des

¹ *Ibidem.*

² *Atti della camera dei deputati*, séance du 29 juin 1857.

³ *Atti del parlamento subalpino*, séance du 13 juillet 1857.

discussions, qu'elle a en partie retranscrites, avec joie¹. L'adoption du tunnel du Mont-Cenis est considérée comme une victoire des Savoyards qui ont enfin été écoutés au-delà des Alpes.

Les travaux sont officiellement inaugurés le 31 août, puis démarrent immédiatement après². G. Sommeiller secondé par S. Grandis et S. Grattoni, est chargé de diriger le chantier. Le coup d'envoi du percement est une consécration pour C. Cavour qui fait ainsi taire ses détracteurs. *Il Fischietto*, revue satirique turinoise fondée en 1848, met ainsi en scène ironiquement le triomphe du président du Conseil dans une caricature parue le 5 septembre 1857. L'auteur, Teja dont nous avons déjà parlé, représente C. Cavour au pied du Mont-Cenis en train d'essayer de percer la montagne avec un tire-bouchon, et en s'exclamant : « cette fois, ils ne diront pas que je ne sais faire que des ronds dans l'eau ».



Document 7. « Questa volta non diranno ch'io non so fare che buchi nell'acqua ! », *Il Fischietto*, 5 septembre 1857 (document conservé à la Biblioteca civica torinese). Traduction : « cette fois, ils ne diront pas que je ne sais faire que des ronds dans l'eau ».

¹ *Courrier des Alpes*, juin-août 1857.

² Nous évoquerons cette cérémonie d'inauguration et sa symbolique dans le chapitre 9.

2.- Le plus grand chantier d'Europe

Malgré l'optimisme de C. Cavour, le chantier du tunnel du Mont-Cenis s'annonce particulièrement long et laborieux pour les hommes qui y sont employés, qu'ils soient ouvriers ou ingénieurs. Un tel ouvrage est une première en Europe à l'époque. Il s'agit du plus long tunnel jamais construit, qui plus est avec des procédés combinant à la fois des savoir-faire traditionnels et des innovations. Ces conditions singulières en font alors un symbole du génie humain et de la modernité.

2.1.- L'avancée des travaux

Les sources sur le chantier sont nombreuses. Les rapports des divers ingénieurs, les plans de Modane, de Fourneaux, de Bardonnèche et des divers bâtiments construits pour l'occasion, les gravures représentant les machines, les coupes du tunnel, les différents récits publiés sur le chantier ou encore les marques qui en sont toujours visibles aujourd'hui sur le terrain, permettent de connaître le déroulement précis des travaux. Ils se découpent en fait en deux périodes. De 1857 à 1861, ils avancent lentement. Les moyens utilisés pour le percement sont dans un premier temps traditionnels. Seul le prototype de la perforatrice est construit, or pour un tel chantier, plusieurs machines sont nécessaires. Le temps qu'elles soient prêtes, le creusement commence manuellement. Puis de 1861 à 1871, la science et la technique viennent seconder l'homme et lui permettent de triompher de la montagne.

2.1.1- Les débuts lents du percement

G. Sommeiller, S. Grandis, S. Grattoni sont nommés officiellement directeurs du chantier le 4 novembre 1857. Ils s'entourent d'ingénieurs du Génie civil, M. Massa, E. Copello, G.-B. Borello et E. Mella, qui sont chargés entre autres des aspects topographiques et de tous les calculs concernant l'alignement de l'axe du tunnel. Ces ingénieurs ont déjà eu

l'occasion de travailler ensemble. M. Massa est diplômé de l'université de Turin, puis il intègre le Corps du Génie civil de cette même ville en 1852. En 1853, en collaboration avec G.-B. Borello et E. Copello, tous deux diplômés de l'université de Gênes, il élabore un projet de chemin de fer de Gênes à Carrare. Avec E. Copello, il dirige ensuite la construction de plusieurs voies ferrées (Cavalermaggiore-Bra, Alexandrie-Stradella, Tortone-Novì). E. Mella est lui-aussi diplômé de l'université de Turin. Il a commencé sa carrière sous les ordres d'H. Maus et a pris part aux études de la ligne d'Alexandrie à Arona. Tous ces ingénieurs ont donc eux-aussi le même profil et ont la même formation (université puis ateliers et chantiers). Sur le chantier du Mont-Cenis, M. Massa est également chargé d'étudier le tracé du tronçon de chemin de fer de Bussoleno (sur la ligne de Turin à Suse) à Bardonnèche. G.-B. Borelli assure la direction du chantier sud du tunnel. E. Copello dirige le chantier nord et la construction du tronçon entre Saint-Michel-de-Maurienne et l'entrée du tunnel. E. Mella quant à lui, est responsable des installations destinées à l'alimentation des machines perforatrices que nous évoquerons plus loin¹. Ces ingénieurs doivent commencer par déterminer la position exacte de la percée par des opérations de triangulation effectuées à l'aide de théodolites. Le percement est entrepris en même temps à chaque extrémité, à Modane et à Bardonnèche. Les ingénieurs décident d'adopter un tunnel à double pente pour permettre l'écoulement des eaux et surtout pour éviter toute erreur de calcul. En effet, les deux entrées du tunnel n'étant pas placées à la même altitude – l'entrée nord, côté Savoie, est à 1 145 mètres au-dessus du niveau de la mer alors que celle au sud est à 1 290 mètres – la jonction de deux galeries d'avancement, en un lieu situé à plus de 6 kilomètres de chacun des deux points de départ, peut poser problème. Les deux portions du souterrain quoique creusées dans un même plan vertical, risquent de suivre des directions différentes et de ne jamais se rencontrer. Un système de tunnel à double pente limite les erreurs. Les galeries orientées suivant des inclinaisons convergentes dans un même plan vertical doivent obligatoirement se couper en un point quelconque de celui-ci. Sur le versant sud, entre la future gare et le milieu du tunnel, la pente est de 5 millimètres par mètre, alors que depuis l'emplacement de la gare de Modane sur le versant nord, elle est de 23 millimètres par mètre. Pour faciliter les travaux, il est décidé de creuser le souterrain dans une direction rectiligne de part en part et de raccorder ensuite cette galerie aux entrées du tunnel d'exploitation par des courbes. Le creusement n'est donc pas entrepris depuis l'entrée du futur tunnel, mais depuis une galerie préparatoire (documents 8 et 9).

¹ S. SACCO, *Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana*, Borgone Susa, Edizioni del Graffio, 2012, p. 64-65. V. SOLDATI, « Commemorazione del Socio Commendatore Enrico Mella », *Atti della società delli ingegneri e degli industriali di Torino*, 1875, p. 6-10.

Les ingénieurs doivent s'assurer au fur et à mesure de la progression, de l'alignement des deux galeries. La direction de l'axe du tunnel est indiquée extérieurement par une ligne de grands jalons en pierres plantés sur le sommet des deux versants. Neuf sont installés sur celui de Modane et 4 sur celui de Bardonnèche à plus de 2 000 mètres d'altitude. Aujourd'hui, seuls un repère, de 2,7 mètres de hauteur et de 90 centimètres de diamètre, est encore debout, érigé à 2 525 mètres d'altitude sur la Pointe d'Arrondaz, sur le versant français du massif (photographie 1). Les restes d'un signal, sur la Pointe du Fréjus à 3 016 mètres d'altitude, sont encore visibles (photographie 2). Un petit baraquement en bois servant d'observatoire est également édifié sur une crête, la côte Traversière, à 3 017 mètres d'altitude à proximité de la Pointe du Fréjus (photographie 3). Deux autres observatoires sont construits en pierre sèche en face de chaque entrée du tunnel afin de contrôler l'alignement interne de la galerie (photographie 4).



Photographie 1. Signal d'alignement sur la Pointe d'Arrondaz à 2 525 mètres d'altitude (E. Cottet Dumoulin, septembre 2012).



Photographie 2. Reste du signal d'alignement sur la Pointe du Fréjus (K. Sutton, août 2013).



Photographie 3. Signal utilisé pour le positionnement du théodolite à l'intérieur de l'observatoire (K. Sutton, août 2013).



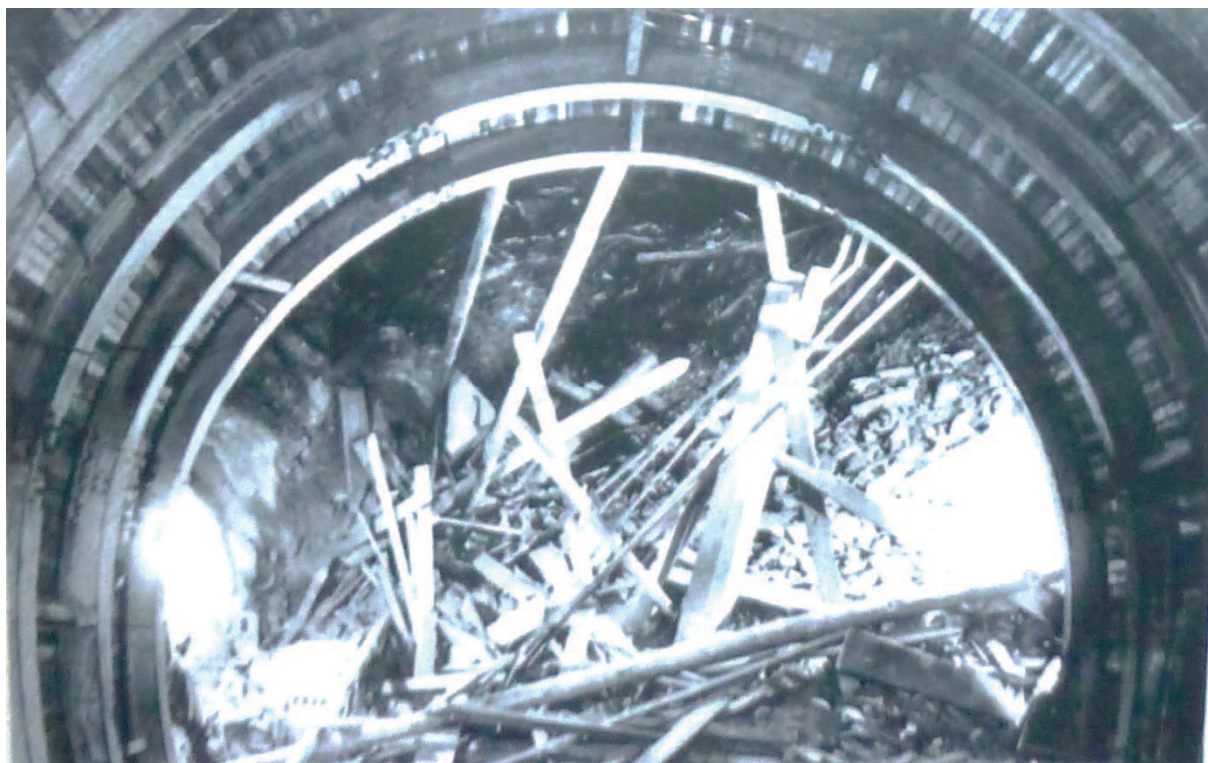
Photographie 4. Observatoire à Fourneaux en face de l'entrée de la galerie d'exploitation (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).

A chaque fois que les ingénieurs veulent vérifier si les travaux suivent la direction voulue, ils placent au centre du fond du tunnel une lampe à réflecteur qui doit se trouver constamment au point d'intersection de la ligne perpendiculaire indiquée par les jalons et de la ligne horizontale maquée par les observatoires sur les deux versants du Fréjus exactement à la même hauteur. Une fois ce point de repère marqué au fond du tunnel, les mineurs doivent suivre la direction qu'il fixe. Ces vérifications sont, en réalité, difficiles à réaliser. Les conditions météorologiques mauvaises et la vapeur trop importante une fois les machines perforatrices en action, empêchent souvent le bon déroulement de l'opération.

Les mineurs ont à creuser un tunnel long de 12 820 mètres, large de 8 mètres et haut de 6 mètres. L'ouvrage est prévu pour deux voies, car comme le fait remarquer L.-F. Menabrea lors des débats à la Chambre, « comment les voyageurs auraient-ils le courage de

s'engouffrer dans une galerie longue de 12 500 mètres et qui aurait à peine la largeur d'un wagon ?¹ ».

L'excavation du souterrain commence à la main à l'aide de barres à mine et de poudre de guerre. Les déblais sont évacués sur des wagonnets circulant sur des rails établis au fur et à mesure de l'avancée. Les maçons prennent ensuite le relais et revêtent les parois du tunnel de voûtes en briques étauçonnées par des charpentes préparées par une entreprise inconnue de Lyon (photographie 5)². Une deuxième voie de chemin de fer est également construite pour le transport des ouvriers. Les voitures sont tirées par des chevaux.



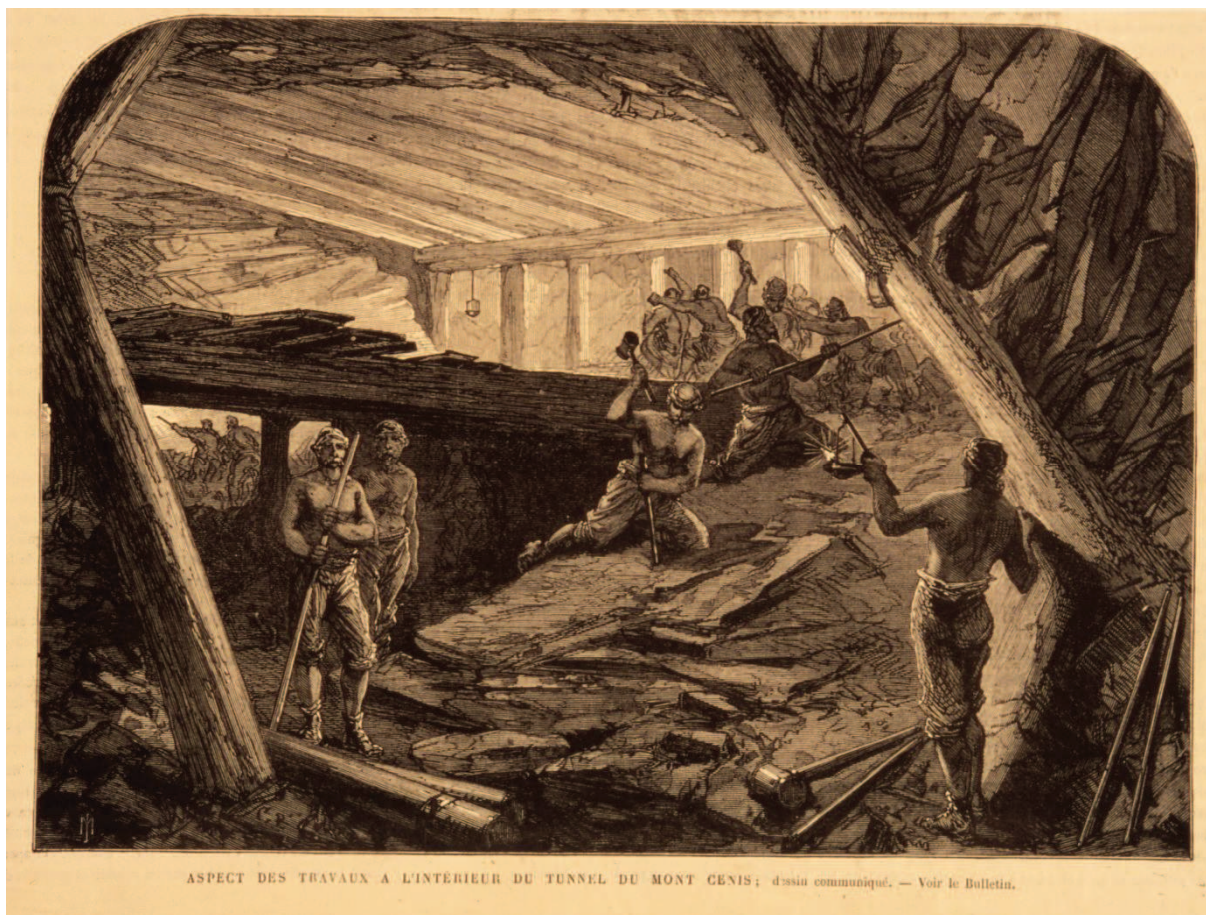
Photographie 5. Armature en bois utilisée pour consolider le tunnel du Mont-Cenis au fur et à mesure de l'avancée (collection du Museo forte Bramafam à Bardonnèche).

La revue française, *L'Univers illustré*, s'intéresse aux conditions de travail des ouvriers à l'intérieur de la galerie dès les premiers temps du chantier (document 10). Elle représente les piqueurs à demi nus à cause de la chaleur étouffante. Certains pratiquent des trous dans le minerai à l'aide de barres à mine, de masses et de marteaux, tandis que d'autres, les tireurs de mines, y placent des cartouches de poudre qui mises à feu, permettent d'abattre la roche. Des lampes à huile à feu nu éclairent leur travail. La nature et les conditions du travail sont comparables à celles dans les mines³.

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 26 juin 1857.

² *Gazette de Savoie*, 22 décembre 1860.

³ D. COOPER-RICHET, *Le peuple de la nuit. Mines et mineurs en France (XIXe-XXe siècle, op. cit.*



Document 10. « Aspect des travaux à l'intérieur du tunnel du Mont-Cenis », *L'Univers illustré*, 1869, (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

L'avancement moyen journalier ne dépasse guère 75 centimètres. A ce rythme, les directeurs du chantier estiment que les travaux dureront 36 ans. Mais, C. Cavour qui visite le chantier en 1858, note optimiste comme toujours : « on est encore peu avancé, mais tout se dispose pour que l'œuvre se pousse avec ardeur. Les ingénieurs et les ouvriers mêmes sont toujours animés d'une foi fort vive. C'est de bonne augure¹ ». Le président du Conseil se rend en fait à plusieurs reprises sur le site, lorsqu'il se rend en France ou à Genève par la route du Mont-Cenis. A chaque fois, il ne s'agit pas de visite officielle, mais de s'assurer de l'avancée des galeries. Les opposants du gouvernement ne croient pas en la réussite du projet et le président du Conseil ne peut pas se permettre politiquement de voir échouer cette entreprise si coûteuse et si stratégique. Il se tient également informé de l'évolution du chantier par des lettres de G. Sommeiller et de S. Grattoni, jusqu'à sa mort survenue le 6 juin 1861, juste après que les perforatrices soient mises en action. P. Paleocapa se rend lui-aussi sur place à plusieurs reprises.

¹ Lettre de C. Cavour à Giuseppina Alfieri du Sostegno, 13 juillet 1858, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

Après l'annexion de la Savoie à la France, c'est au tour du ministre des Travaux publics français, E. Rouher de parcourir le chantier le 5 octobre 1861. La visite est cette fois-ci officielle et fait partie de la tournée d'inspection à travers les deux nouveaux départements, que nous avons évoquée précédemment. Il rencontre à cette occasion G. Sommeiller qui lui explique le fonctionnement des perforatrices¹. L'action d'E. Rouher est clairement politique. Par cette visite, l'Empire français s'approprie la moitié du tunnel en construction et fait de sa réussite espérée, un futur élément de la gloire nationale française. Pourtant, l'annexion ne modifie en rien l'organisation du chantier. Ce dernier continue à être dirigé par les mêmes ingénieurs sardes, puis italiens, et accomplis par les mêmes ouvriers, sardes puis italiens pour la majorité, sur lesquels nous reviendrons plus loin². En effet, en vertu du traité de Turin signé le 24 mars 1860, qui fixe les conditions de l'annexion de la Savoie et de Nice à la France, les gouvernements français et sarde conviennent que ce dernier se réserve de « terminer lui-même les travaux entrepris pour le percement du tunnel des Alpes » (article 4)³.

La *Gazette de Savoie* et le *Courrier des Alpes* commentent régulièrement l'avancée des travaux et se languissent de l'arrivée des machines perforatrices. A la veille de leur mise en service, seuls 725 mètres sont creusés depuis Bardonnèche et 677 mètres depuis Modane.

2.1.2.- L'évolution avec l'arrivée des machines

La grande innovation de ce chantier est l'utilisation de l'eau comme force motrice pour plusieurs installations et machines. La « houille blanche », expression attribuée traditionnellement à A. Bergès mais revenant au technophile C. Cavour⁴, est l'énergie reine du Mont-Cenis, du fait de son abondance sur le territoire.

Elle est utilisée principalement pour les perforatrices. Leur construction est donc confiée à l'usine Cockerill de Seraing où a été construit le prototype. Les premières sont prêtes à être utilisées en janvier 1861, du côté de Bardonnèche et en janvier 1863, à Modane. Elles sont acheminées en pièces détachées par bateaux d'Anvers à Gênes pour le versant sud (Bardonnèche) et à Marseille pour le versant nord, puis en chemin de fer jusqu'à Suse et Saint-Jean-de-Maurienne, et enfin en chariot jusqu'aux chantiers.

¹ ADS, 9 M V 1, lettre du président du conseil d'administration de la Compagnie Victor-Emmanuel au préfet de la Savoie, date non indiquée, mais postérieure au 5 octobre 1861.

² Les conséquences de l'annexion sur le tunnel du Mont-Cenis en construction seront abordées dans le chapitre 9.

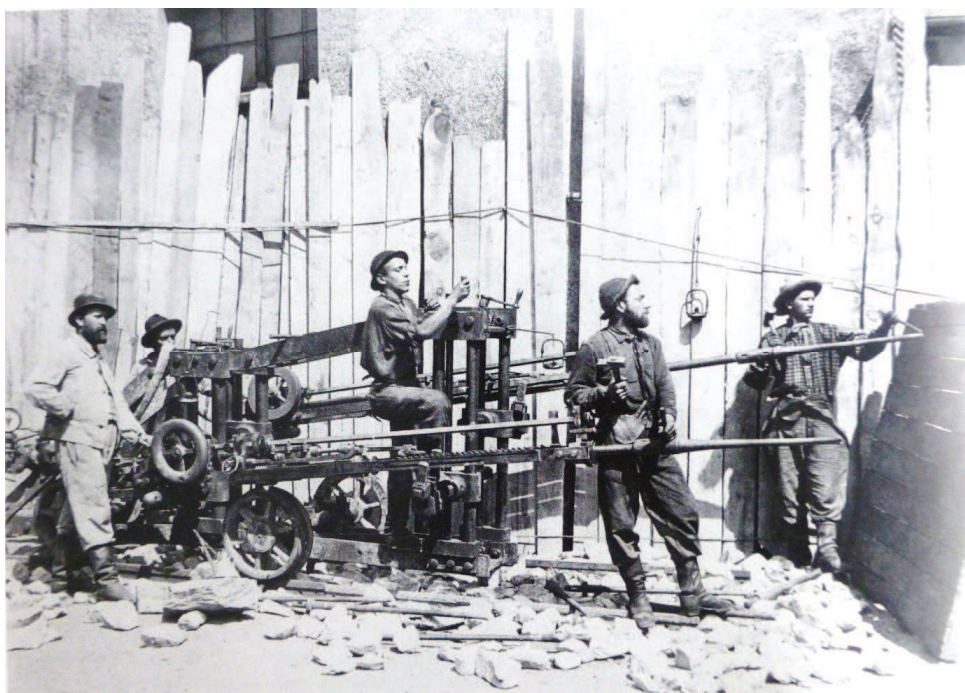
³ AD, Base de traités en ligne : traité relatif à la réunion de la Savoie et de l'arrondissement de Nice à la France, 24 mars 1860.

⁴ M. MIRANDE, « Le Comte de Cavour et la houille blanche », *Bulletin de la Société scientifique du Dauphiné*, Grenoble, Imp. de Allier père et fils, t. 47, 1927, 40 p.

Les débuts des perforatrices sont chaotiques. Aucun des ouvriers n'est spécialisé dans le maniement de tels engins. Un temps d'adaptation est donc nécessaire. Les premiers mois, l'avancée moyenne est de 45 centimètres par jour, soit moins que par le travail manuel¹. Des imprévus ralentissent également la progression. Ainsi, en 1866, une vaine de quartzite, roche extrêmement dure, est découverte dans la galerie du côté de Modane, et abîme de nombreux fleurets de perforatrices et retarde l'avancée des travaux. S'ajoutent à cela les éboulements et les explosions assez fréquents sur ce genre de chantier, ainsi que les défaillances techniques régulières des machines. Le souterrain progresse plus lentement du côté savoyard en raison de roches beaucoup plus dures.

Les perforatrices sont des engins de près de 300 kilos, longs de 2, 85 mètres, et donc très difficiles à manier. Elles sont fixées sur un affût métallique de 15 tonnes, monté sur rails. Selon les sources, entre une quinzaine et une trentaine de personnes est nécessaire pour manœuvrer chacune d'entre elles (photographie 6). Au total, soixante machines sont fabriquées, mais une douzaine seulement fonctionne en même temps, du fait de fréquentes réparations. Leurs fleurets frappent 200 à 250 coups par minute. Une fois les trous achevés d'une profondeur de 70 à 120 centimètres selon la nature des pierres, les tireurs de mine placent des charges à l'intérieur et font exploser la roche. La poudre de guerre est utilisée pendant une grande partie de la durée du chantier. La dynamite, brevetée par A. Nobel en 1867, a probablement servi les dernières années. Ce nouvel explosif d'une plus grande puissance, nécessite moins de trous de mine et accélère donc la progression (tableau). Ainsi, pendant les années d'utilisation des perforatrices, les ouvriers avancent en moyenne de deux mètres par jour.

¹ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit., p. 140.



Photographie 6. Ouvriers occupés à la manutention d'une des perforatrices (S. SACCO, *Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana*, Borgone Susa, Edizioni del Graffio, 2012, p. 100).

Tableau 3. Progression du percement des deux côtés du tunnel entre 1857 et 1870 (d'après E. BIGNAMI, *La Percée des Alpes*, op. cit., p. 218-219, L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, Volume 2 : *Grands tunnels et railways métropolitains*, op. cit., p. 141).

Année	Progression dans la galerie du côté de Modane (en mètres)	Progression dans la galerie du côté de Bardonnèche (en mètres)
1857	10, 80	27, 28
1858	201, 95	257, 57
1859	132, 75	236, 55
1860	139, 50	203, 80
1861	193	170
1862	243	380
1863	376	426
1864	466, 54	621, 20
1865	458, 40	765, 30
1866	212, 29	812, 70
1867	687, 81	824, 30
1868	681, 55	638, 60
1869	603, 75	827, 70
1870	745, 85	889, 45

Les perforatrices fonctionnent à l'air comprimé. Ce dernier est amené depuis l'extérieur par une conduite de fonte posée le long du plafond de la galerie. L'air passe ensuite dans des tubes flexibles reliés aux fleurets de la machine et les actionne.

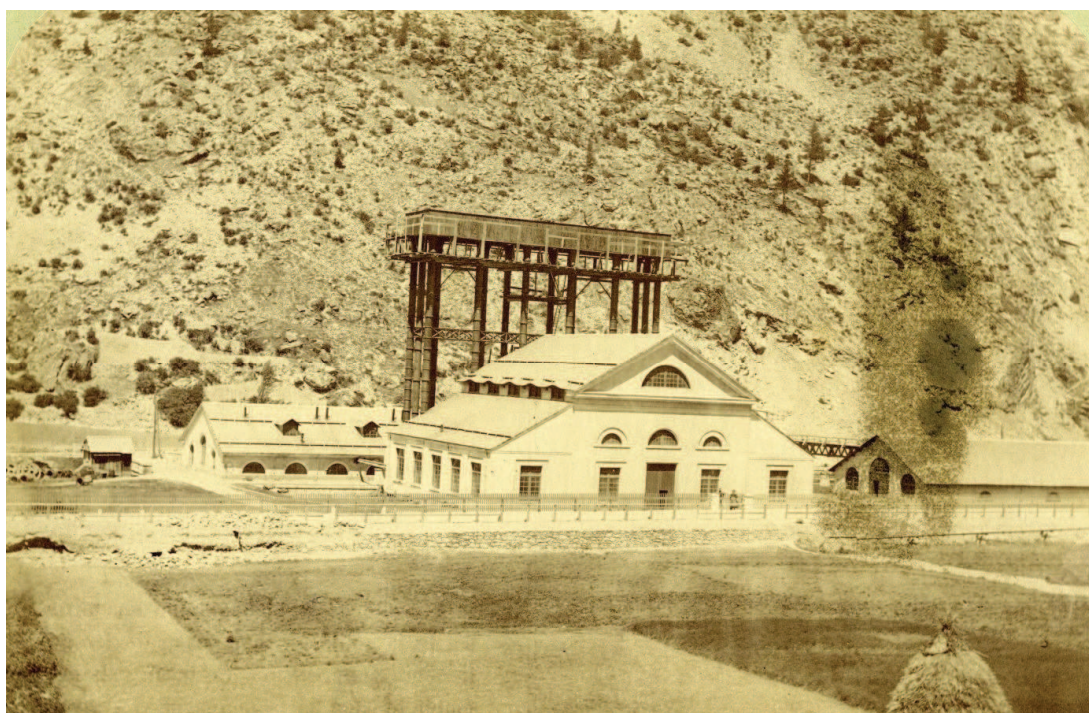
Ces perforatrices nécessitent un grand nombre d'aménagements qui modifient considérablement la physionomie des villages. Dès 1857, des chantiers sont installés à Bardonnèche et aux Fourneaux. Si l'entrée du tunnel du côté nord est située sur la commune de Modane, les diverses installations nécessaires au percement sont établies sur la petite commune voisine de Fourneaux. Les photographies et les plans de l'époque, les rares rapports des ingénieurs ou de la commission chargée de suivre les travaux, ainsi que les comptes rendus techniques détaillés que font M. Hélène en 1876, et L. Figuier en 1884, permettent, en les croisant, de comprendre la portée de ces aménagements et le déroulement des opérations¹. Les ingénieurs doivent pourvoir tout d'abord à l'approvisionnement en eau nécessaire au fonctionnement des engins. Ainsi, les eaux de la rivière de l'Arc et du torrent du Charmaix du côté de Modane et du torrent de Rochemolles du côté de Bardonnèche sont détournées par des canaux puis amenées par des roues hydrauliques vers un réservoir métallique soutenu par dix colonnes à 26 mètres au-dessus des compresseurs (photographies 7 et 8). À l'aide d'une machine à air comprimé, une soupape se soulève et laisse tomber l'eau dans les colonnes qui avec un poids de 15 tonnes, chasse la masse d'air devant elle en direction d'une autre colonne. L'air ainsi violemment comprimé, est envoyé ensuite dans un réservoir grâce à une soupape ménagée à l'autre extrémité, puis acheminé vers les perforatrices par une conduite de plus de 250 mètres ancrée dans des éléments en maçonnerie posés à 80 centimètres du sol. L'eau se retire par une valve de vidange placée en bas de la colonne, qui elle se remplit à nouveau d'air². En 1863, G. Sommeiller remplace ce système de soupapes par des pistons pour obtenir plus de puissance.

¹ G. SOMMEILLER, *Traforo delle Alpi tra Bardonneche e Modane. Relazione de la direzione tecnica alla direzione generale delle strade ferrate dello stato*, Torino, Tip. Ceresole e Panizza, 1863, 113 p. S. GRANDIS, *Considerazione tecniche ed economiche sul traforo delle Alpi*, Torino, Guadagnini, 1858. *Trafore delle Alpi tra Bardonnèche e Modane : relazione della direzione tecnica alla direzione generale delle strade ferrate dello stato*, Torino, Ceresole e Panizza, 1863, 113 p. P. CONTE, *Rapport sur le percement du grand tunnel des Alpes*, Paris, Dunod, 1863, 51 p. L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit. E. FLACHAT, *De la traversée des Alpes par un chemin de fer*, Neuilly, Giraudet, 1859, 94 p. M. HELENE, *Les galeries souterraines*, Paris, Hachette, 1876, p. 176-200.

² L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit., p. 118-120.



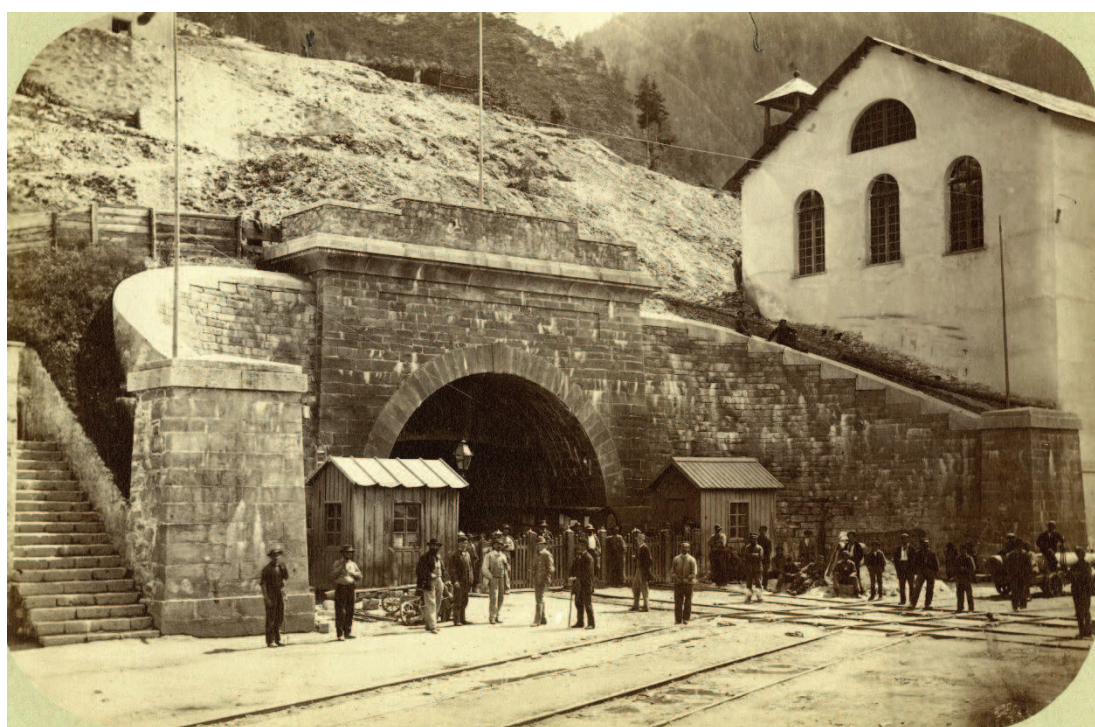
Photographie 7. Atelier des compresseurs à colonnes à Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).



Photographie 8. Construction de l'atelier des compresseurs à colonnes à Modane (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

Un des plus importants problèmes rencontrés lors de l'avancée des travaux, est celui de l'air respirable dans la galerie¹. En effet, au fur et à mesure de la progression des mineurs, il se fait de plus en plus rare. Les colonnes de fonte apportant depuis l'extérieur l'air comprimé aux perforatrices et qui en libèrent au passage dans le tunnel, ne suffisent plus. Afin d'accroître l'aérage du tunnel et d'évacuer les gaz délétères produits par les explosions, les ingénieurs mettent au point des aspirateurs à cloches actionnés par la force hydraulique, et les installent à côté des entrées des galeries de construction.

Deux installations de chantiers distinctes sont implantées à chaque fois sur les versants nord et sud. L'un, à côté de l'entrée de la galerie, comprend des ateliers de réparations, le bâtiment pour l'aspirateur, des hangars pour abriter les perforatrices, une poudrière à une centaine de mètres et une écurie pour les chevaux tractant les wagons et les charriots (photographies 9 et 10).



Photographie 9. Entrée de la galerie de préparation à Fourneaux (document conservé au Musée savoisien, Chambéry). Les voies ferrées permettant l'acheminement par wagonnets des ouvriers et des matériaux sont visibles au premier plan. Le bâtiment sur la droite du portail est l'atelier de réparations.

¹ C. COUCHE, *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer, ouvrage suivi d'un appendice sur les travaux d'art*, Paris, Dunod, 1873, t. 2, p. 564-565. C. FRESCO, *La ventilazione della galleria del Moncenisio*, Torino, Til. del Monitore delle strade ferrate, 1881, 27 p.



Photographie 10. Entrée de la galerie préparatoire à Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry). Au-dessus du portail se trouve le toit de protection de l'aspirateur.

L'autre chantier situé en aval, regroupe à Fourneaux comme à Bardonnèche, les bâtiments des ouvriers, des employés et de la direction, des ateliers de réparations, une usine à gaz et un gazomètre, des abris pour les perforatrices, des magasins pour stocker les barils de poudre et divers hangars et entrepôts. Sur le versant nord, afin de relier le chantier du bas et celui du haut, les ingénieurs font installer un plan incliné long de 250 mètres avec un funiculaire qui permet d'acheminer les hommes et les matériaux (photographie 11). Il fonctionne par le contrepoids d'une caisse remplie d'eau¹. Une route en épingles à cheveux est également tracée entre les deux points. Au total, ce sont plus d'une quarantaine de bâtiments de taille variée qui sont construits pour les besoins des chantiers et du logement des ouvriers.

¹ C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo*, op. cit., p. 81. R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Roux, 1997, p. 16.



Photographie 11. Vue du chantier supérieur à Fourneaux (document conservé au Musée savoisien, Chambéry). Le plan incliné est parfaitement visible, tout comme la route construite à côté. Au sommet, l'entrée de la galerie se devine à gauche du plan incliné, entre deux bâtiments.

Le 25 décembre 1870, les deux galeries se rejoignent avec un écart de 36 centimètres en leurs axes, un résultat remarquable aux yeux des ingénieurs. Il reste alors à terminer la galerie jusqu'aux véritables entrées du tunnel, à finir de poser les voies ainsi que les portails. Le budget prévu en 1857, est largement dépassé, puisque l'ouvrage a coûté autour de 75 millions de Francs¹. Le 16 octobre 1871, le premier train direct entre Paris et Rome, emprunte le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Les obstacles présentés par la montagne en Savoie sont donc vaincus par la science et la technique.

¹ *Rapports et délibérations du conseil général de la Savoie, op. cit., 1871.*

2.2.- Les travailleurs

La longueur du tunnel, ainsi que la nouveauté des techniques employées qui repose sur l'utilisation de l'eau comme force motrice, font du chantier du Mont-Cenis, une première en Europe pour l'époque. Mais, son caractère inédit est également lié au nombre de personnes qui y sont employées. Les sources les concernant sont cependant lacunaires. Elles sont beaucoup moins abondantes que celles concernant les chantiers postérieurs, comme les tunnels du Gothard (1872-1881) ou du Simplon (1868-1921) par exemple. Néanmoins, il est possible de se faire une idée du profil des ouvriers du Mont-Cenis, ainsi que de leurs conditions de travail et de vie sur le chantier pendant ces quatorze années.

2.2.1.- Profil des ouvriers et conditions de travail

Un tel chantier nécessite évidemment une main-d'œuvre considérable, même une fois les perforatrices mises en action. Celle-ci est occupée à des postes d'activité divers. Le plus fort contingent est composé des hommes travaillant à l'intérieur du tunnel. A côté des piqueurs, des tireurs de mine et des hommes actionnant les perforatrices, s'activent ceux chargés d'étayer la galerie, de déblayer les décombres et de pousser les wagons en dehors du souterrain. Les métiers à l'intérieur du tunnel sont donc très proches de ceux de la mine.

Selon A. Duluc, des enfants seraient employés sur le chantier dans les années 1860. Ils manœuvreraient certaines pièces des perforatrices et en assureraient le graissage¹. Aucune source n'évoque ce fait, mais leur emploi ne serait pas surprenant, puisque ceux âgés de plus de dix ans peuvent légalement travailler dans les mines dans le royaume de Sardaigne (et ensuite en Italie) et en France. La législation sarde puis italienne, qui s'applique au chantier en vertu du traité de Turin du 24 mars 1860 comme évoqué précédemment, ne réglemente pas le travail des enfants (il faut attendre 1886, pour que les enfants de moins de 10 ans n'aient pas le droit de descendre dans les mines)². La législation française de son côté, même si ce n'est pas elle qui est appliquée sur le chantier, interdit seulement de faire descendre des enfants de moins de dix ans dans les souterrains (loi du 20 avril 1810 et décret du 3 janvier 1813), de faire travailler de nuit ceux de moins de 12 ans et fixe la durée journalière de travail à 8

¹ A. DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel, contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, Paris, Hermann, 1951, p. 91.

² P. MILZA, *Histoire de l'Italie : des origines à nos jours*, Paris, Fayard, 2005, p. 779.

heures pour les enfants de moins de douze ans, et à 12 heures jusqu'à seize ans (loi du 22 mars 1841).

En revanche, il n'est fait mention d'aucune femme dans le tunnel, ce qui n'est pas tellement étonnant, puisqu'elles se font de plus en plus rares au fond des mines à partir de la seconde moitié des années 1860, avant que la loi du 19 mai 1874 leur interdise définitivement les travaux souterrains en France. Il est possible qu'elles occupent des fonctions à l'extérieur du tunnel comme cantinières

Si les hommes travaillant à l'intérieur du tunnel forment le groupe le plus nombreux, des dizaines d'autres œuvrent également à l'extérieur. Plusieurs corps de métiers, comme les maçons, les menuisiers, les forgerons, s'activent à proximité de l'entrée des galeries préparatoires. Des artificiers préparent les cartouches pour les mises à feu. Des mécaniciens veillent à la bonne marche des perforatrices et des différentes machines. Des contremaîtres s'assurent du travail des ouvriers. Des géomètres sont présents en permanence pour vérifier la progression dans l'axe du tunnel. Des géologues étudient la nature des roches percées. Des employés de bureau sont en charge de l'administration et de la gestion de l'entreprise. Les directeurs, les ingénieurs et leurs assistants, supervisent tout cela. Sur les chantiers « du bas » sont également installés les employés des fournisseurs du chantier, comme les négociants en bois par exemple. La dangerosité du chantier impose enfin la présence d'un pharmacien, d'un médecin et d'infirmiers, rémunérés par l'Etat sarde, puis italien.

Il est impossible de donner le nombre exact de personnes employées à ces différents postes entre 1857 et 1871, puisqu'aucune source à ce sujet n'a été retrouvée. Nous devons donc nous fier aux publications de l'époque et aux travaux des érudits locaux qui ont probablement eu accès il y a quelques décennies à des archives aujourd'hui disparues¹. Mais, ces écrits ne font pas la distinction entre les différents corps de métiers. Les chiffres suivants ne sont donc destinés qu'à donner un ordre de grandeur. Quoiqu'il en soit, il est certain que le personnel, tout poste compris, n'a fait qu'augmenter au fur et à mesure de l'avancée du percement.

En septembre 1857, ce sont entre 200 et 300 personnes qui arrivent de chaque côté des Alpes pour travailler sur le chantier préparatoire². Elles sont ensuite rejointes par plusieurs centaines de travailleurs. Plus de 600 personnes sont employées sur la totalité de l'ouvrage les

¹ J. GUY, *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, mémoire de maîtrise sous la direction de J. Lovie, université de Savoie, Chambéry, 1973, p. 20. R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, op. cit., 1997, p. 53.

² ADS, 1 FS 3653, lettre de l'ingénieur en chef de la Compagnie Victor-Emmanuel au chevalier Colli, commissaire du gouvernement, 8 août 1857.

premières années, puis elles sont entre 1 600 et 3 000 de 1862 à 1864, et 6 000 de 1864 à 1870.

L'origine géographique de tous ces travailleurs n'est pas connue. Les informations les concernant sont plutôt éparses. En majorité, ce sont des Italiens, même après l'annexion de la Savoie à la France. Des Autrichiens et des Polonais semblent également être employés sur le chantier. En revanche, même après 1860, il n'y a pas de Français parmi les ouvriers, le salaire proposé étant probablement inférieur à celui touché ailleurs. Les Savoyards sont eux aussi absents des travaux souterrains. Ils font plutôt partie des fournisseurs du chantier. En majorité, les Italiens sont des mineurs de profession, qui ont quitté les mines en récession du Piémont et de Sardaigne¹. Des Piémontais travaillent d'ailleurs déjà dans les mines d'ardoise de la Savoie.

Les conditions de travail sur les chantiers sont extrêmement dures, et parfois assez inhabituelles. Ainsi, les tâches des géomètres et de leurs assistants ne sont pas de tout repos. En effet, ils sont amenés à plusieurs reprises à se rendre malgré les intempéries, sur des crêtes à plus de 3 000 mètres d'altitude où sont installés les repères d'alignement du tunnel et l'observatoire, afin de vérifier leurs calculs². Ces déplacements s'avèrent particulièrement risqués pour des hommes qui ne maîtrisent pas la montagne.

Les ouvrages les plus dangereux restent néanmoins ceux accomplis à l'intérieur du souterrain. Les ouvriers y sont relevés toutes les huit heures et travaillent de jour comme de nuit. Les risques sont nombreux. Du côté de Modane, 497 accidents sont dénombrés sur la période allant de 1857 à 1870, et 760 ouvriers font à un moment ou à un autre, une visite à l'infirmerie des Fourneaux, tandis 800 sont soignés dans leur logement³. Une fois encore, ces chiffres ne sont pas vérifiables. Il faut croiser les informations données par les différentes publications de l'époque. De plus, nous ne disposons d'aucune statistique concernant le versant piémontais du tunnel, mais l'on peut supposer qu'elles sont du même ordre de grandeur que celles du côté savoyard.

Ces accidents sont de natures diverses et plus ou moins graves. Les blessures liées aux éboulements, au mauvais maniement des diverses machines et des wagons, sont les plus courantes. Un accident semble marquer particulièrement les esprits à l'époque. Le 6 novembre 1865, une poudrière contenant 13 000 kilos de poudre explose près de l'entrée de la

¹ J. GUY, *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, mémoire de maîtrise sous la direction de J. Lovie, université de Savoie, Chambéry, 1973, p. 20-25.

² Lettre d'un des géomètres, dont le nom n'est pas mentionné, du 29 octobre 1858, dans E. BIGNAMI, *La Percée des Alpes*, *op. cit.*, p. 254.

³ A. DULUC, *Le Mont-Cenis. Sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, *op. cit.*, p. 102.

galerie préparatoire et fait trente blessés et quatre morts déchiquetés. Des habitations à proximité sont détruites. Un mouvement de panique se déclenche parmi les ouvriers, les habitants de Modane et de Fourneaux, et dans les villages situés dans un rayon de 10 kilomètres, du fait de la détonation¹. Les journaux savoyards et la *Gazzetta del Popolo* de Turin commentent largement l'évènement en prenant soin de ne pas omettre les détails les plus macabres. L'accident est ensuite repris dans bon nombre des publications sur le Mont-Cenis parues dans les années 1870-1880. Selon les rumeurs de l'époque, l'explosion est provoquée volontairement par un des artificiers, qui aurait voulu tuer sa femme infidèle².

S'ajoutent aux accidents, les maladies et les divers maux liés aux conditions d'hygiène déplorables sur le chantier. Ainsi, à l'automne 1865, une épidémie de choléra se déclare des deux côté du souterrain. Des mesures sont prises immédiatement par la direction pour tenter d'enrayer l'épidémie. Une partie des travaux est suspendue. Le tunnel est désinfecté au chlorure de chaux et au sulfate de fer, mais soixante travailleurs à Bardonnèche, dix-huit à Modane et plusieurs habitants des villages alentours succombent³.

Durant toute la durée du percement, une quinzaine d'ouvriers sont tués dans les galeries, une cinquantaine meure par suite de ses blessures, 432 décèdent de morts naturelles et un se suicide en se faisant empaler par l'un des fleurets de la machine perforatrice⁴. Cet évènement fait d'ailleurs l'objet d'une gravure dans l'ouvrage de L. Figuier, *Les nouvelles conquêtes de la science* (document 11).



Document 11. Suicide d'un ouvrier sur le chantier du tunnel du Mont-Cenis (L. Figuier *Les Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes. Volume 1 : Machines à vapeur, bateaux à vapeur, locomotives et chemins de fer*, op. cit., p. 168).

¹ *Courrier des Alpes*, 11 novembre 1865. *Journal de la Savoie*, 10 novembre 1865. *Gazzetta del Popolo*, 16 novembre 1865.

² E. BIGNAMI, *La percée des Alpes*, op.cit., p. 261-262.

³ Lettre d'un employé anonyme en 1865, dans E. BIGNAMI, *La percée des Alpes*, op.cit., p. 256.

⁴ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit., p. 166-167.

La mortalité au Mont-Cenis est donc relativement faible. A titre de comparaison, le nombre de morts sur le chantier du tunnel du Gothard long de 15 kilomètres, entrepris juste après celui du Mont-Cenis, entre 1872 et 1881, coûte directement la vie à 307 personnes sans compter les nombreux décès ultérieurs dus aux maladies contractées durant les travaux, pour des effectifs d'ouvriers comparables¹.

Le tunnel du Mont-Cenis mobilise donc pendant quatorze années une main-d'œuvre considérable, soumise à de dures conditions de travail. Cette arrivée massive de travailleurs à Modane et Bardonnèche presque du jour au lendemain, impose une organisation stricte de leur cadre de travail, mais aussi de leur cadre de vie.

2.2.2.- Les conditions de vie sur le chantier

Dès les premières semaines de septembre 1857, ce sont plusieurs centaines de personnes qui affluent vers les sites du chantier du tunnel. Cette venue en masse pose très vite problème. Les villages ne sont que de petites localités qui ne disposent pas de logements en nombre suffisant pour accueillir tous ces nouveaux arrivants. Modane ne compte que 1 200 habitants, Fourneaux 116 et Bardonnèche 1 500. Il est donc urgent pour l'Etat sarde, de construire des habitations. Vingt-six nouveaux bâtiments sur les territoires de Modane et de Fourneaux, et seize sur celui de Bardonnèche sont ainsi édifiés dès les premiers mois². Ils sont destinés à la fois au logement et à la vie de tous les jours des travailleurs et de leur famille. En effet, le chantier étant appelé à durer plusieurs décennies, les femmes et les enfants accompagnent le personnel. Des immeubles à trois ou quatre étages sont alignés à proximité du chantier (photographie 12). Mais, ces édifices deviennent insuffisants avec l'augmentation des effectifs du chantier et beaucoup d'ouvriers se construisent eux-mêmes de simples baraques en bois au pied de la galerie préparatoire³. Les chantiers sont des lieux de pauvreté.

¹ G. BENZ, *Les Alpes et le chemin de fer*, op. cit., p. 67.

² ADS, 52 S 20, description des chantiers de Modane-Fourneaux vers 1866. C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo*, op. cit., p. 79.

³ A. DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel, contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, op.cit., p. 72.



Photographie 12. Logements des ouvriers employés sur le chantier du tunnel du Mont-Cenis du côté de Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

La hiérarchie dans les emplois est appliquée à la distribution des logements. Ainsi, une maison est réservée au personnel dirigeant, une autre aux employés de bureau et plusieurs aux ouvriers. Lorsque ces derniers sont célibataires, ils sont logés dans des casernes, tandis qu'ils bénéficient de petits appartements individuels lorsqu'ils sont accompagnés de leur famille.

Une véritable vie s'organise autour de ces logements. Une infirmerie est construite. Un système de magasins coopératifs est mis sur pied pour l'approvisionnement des travailleurs. Des lavoirs, des fours sont mis à leur disposition. Une chapelle catholique et une école sont même édifiées à Bardonnèche¹. L'Etat sarde puis italien met ainsi en place un système paternaliste. Il tente d'offrir des conditions de vie décentes aux ouvriers du chantier, tout en cherchant à les encadrer et à les contrôler.

De nouveaux commerçants font également leur apparition à Bardonnèche et à Fourneaux, attirés par le marché que représentent ces nouveaux arrivants. Plusieurs cafés sont ouverts de chaque côté du versant. Une fois le travail terminé et le dimanche après-midi, demi-journée de repos hebdomadaire, les ouvriers prennent l'habitude de s'y retrouver pour boire et discuter. Comme partout ailleurs à cette époque, il s'agit d'un lieu de sociabilité important. Les femmes quant à elles, se regroupent au lavoir ou au four.

La morphologie des villages est alors totalement transformée. Fourneaux, qui était en 1857, un petit bourg se développe en direction de Modane plus au Sud. Du côté de Bardonnèche, le chantier est installé au-dessus du bourg, et aboutit à l'apparition d'un village *ex nihilo*.

¹ *Ibidem*.

Ce chantier est donc un bouleversement pour les populations locales qui voient arriver des centaines de personnes aux modes de vie différents. Les autorités s'inquiètent d'ailleurs des débordements qui pourraient résulter de leur présence, d'autant plus que les carabiniers de Modane ne sont que six en 1857¹. Des renforts sont très probablement envoyés par la suite. Les rixes entre ouvriers sous l'emprise de l'alcool sont particulièrement craintes. Des maisons closes font leur apparition à Modane et à Bardonnèche².

Mais, le chantier profite également au territoire. Ainsi, devant l'afflux massif de familles entières, la municipalité de Modane entreprend des aménagements. De nouvelles fontaines sont construites. On projette d'agrandir l'école du village pour y accueillir les enfants des ouvriers³. Le percement du tunnel est une source de grands profits pour les habitants des environs. La consommation de denrées augmente et crée de nouveaux débouchés pour les paysans qui vendent directement leurs productions. Les entreprises locales – carrières et scieries – servent aussi de fournisseurs au chantier, ce qui entraîne une inflation du prix des matières premières comme les bois de construction et de chauffage. Enfin, la vente de terrains constitue un apport substantiel de revenu.

Le tunnel du Mont-Cenis est donc à l'origine d'un nouveau développement pour ces communes, à la fois démographique et économique. La fin du chantier en 1871, ne met pas un terme à cet essor. Certes, la majorité des travailleurs quittent le territoire, mais une minorité reste, tandis que d'autres arrivent. En effet, la gare internationale établie à Modane crée de nouveaux emplois dans les différents services et métiers du chemin de fer, ainsi que dans les douanes.

Quant aux bâtiments, une partie est rachetée par la Compagnie PLM qui y installe ses services administratifs et les logements de ses employés, et par le ministère de la Guerre pour en faire des casernements. Quelques-uns sont acquis par des particuliers. Ainsi, l'entreprise Matussièrre Louis et Forêts achète en 1883, le bâtiment où étaient installés auparavant les compresseurs, et profitant des chutes d'eau à proximité y installe sa papeterie⁴. Le reste est détruit.

¹ ADS, 1 FS 2653, lettre du commissaire technique de la Compagnie Victor-Emmanuel de Saint-Jean-de-Maurienne, 5 août 1857.

² S. SACCO, *Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana*, op. cit., p. 81.

³ J. GUY, *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, op.cit., p. 21.

⁴ *Ibidem*.

Durant quatorze années, Modane, Fourneaux et Bardonnèche vivent au rythme du percement du tunnel et ressortent de ce chantier transformées. Les impacts sont paysagers, économiques et sociaux. La vie qui jusque-là était tournée majoritairement vers l'agriculture, s'oriente désormais vers le chemin de fer.

Le tunnel du Mont-Cenis par sa longueur, par les obstacles qu'il a imposé à l'homme, par la modernité des techniques utilisées pour son percement et par le nombre de bras employés, impressionne fortement les contemporains, qu'il s'agisse d'hommes de sciences et de spécialistes de la construction, ou d'individus lambda. Souvent comparé à une pyramide des temps modernes, il est aussi porteurs de nombreux symboles à portée internationale.

3. La création d'un symbole

Le tunnel du Mont-Cenis est loin d'être un simple objet pratique ou technique destiné à permettre la liaison entre deux versants d'une montagne. Avant même que sa réussite ne soit assurée, son caractère inédit et novateur en fait un objet d'admiration et le symbole du progrès par-delà les frontières. Son ouverture à la circulation en 1871, ne fait que renforcer sa dimension symbolique. Cet ouvrage renvoie incontestablement l'image de l'exploit et de ce fait, célèbre le prodige humain en général, et le génie de quelques hommes en particulier. Le tunnel devient alors un véritable monument sur lequel se lisent aussi des enjeux géopolitiques.

3.1.- Une œuvre titanesque

Pendant les années 1860-1880, le tunnel du Mont-Cenis suscite en fait de l'intérêt chez deux types de public. Tout d'abord, il attire les regards d'un monde scientifique et technique qui l'érige en modèle et en tire des enseignements. Il devient ensuite, un objet de curiosité pour le grand public. Le tunnel est un site que les simples voyageurs visitent lors de leur passage en Savoie, puis racontent.

3.1.1- Un centre européen de la science et de la technique

Grâce au Mont-Cenis, la Savoie qui était jusque-là considérée par une grande partie des populations extérieures, comme un espace reculé dénué de tout intérêt – hormis tout de même le thermalisme pour une catégorie de gens aisés – et peuplé d'arriérés, devient un territoire digne d'attention.

En effet, le chantier puis son aboutissement, constituent des terrains d'étude privilégiés pour plusieurs disciplines scientifiques et corps de métier de l'époque. Les visites de spécialistes, géologues, mécaniciens, médecins, se multiplient à Modane et à Bardonnèche à partir de 1857. Des comptes rendus sont ensuite publiés sur ces expertises. Plusieurs journaux scientifiques font état de l'avancée des travaux ou expliquent leur déroulement une

fois l'ouvrage achevé. De façon globale, ces écrits rapportent à peu près toujours les mêmes éléments et ne se distinguent pas véritablement les uns des autres. Des articles sont publiés dans des revues spécialisées sur le chemin de fer, le génie civil, la géologie ou encore sur la géographie. Sans en faire une liste exhaustive, des périodiques tels que le *Monitore della strade ferrate*, le *Journal des chemins de fer*, les *Annales de la construction*, les *Annales des mines*, les *Annales industrielles*, le *Bulletin de la Société de l'industrie minérale*, les *Annales des ponts et chaussées*, les *Nouvelles annales de la construction* ou encore *L'Année géographique*, participent à ce mouvement. Des ouvrages entiers sont également consacrés au sujet, comme par exemple *La Savoie, le Mont-Cenis et l'Italie septentrionale : voyage descriptif, historique et scientifique* d'A. Gourmain-Cornille en 1866¹ et la *Géologie du tunnel de Fréjus ou percée du Mont-Cenis* de l'archéologue et géologue G. de Mortillet en 1872².

Le chantier intéresse tout particulièrement les géologues en raison des roches de diverses natures extraites à l'occasion du percement. Un musée temporaire de géologie est d'ailleurs installé à Modane par l'ingénieur en chef, E. Mella, en 1860, dans un des bâtiments nouvellement construits³. Cette science, née au tout début du XVIIIe siècle, organisée en discipline universitaire au début du siècle suivant, est en plein essor à l'époque de la construction du tunnel et s'est démarquée des autres sciences dites naturelles. Toutes les capitales d'Europe ont leur Société géologique dont le but est de favoriser les progrès et la diffusion de la discipline. L'une des plus influentes est la Société Géologique de France créée en 1830. Elle compte parmi ses membres fondateurs E. de Beaumont qui a travaillé dans les années 1840, avec H. Maus, sur le projet de percement du tunnel du Mont-Cenis⁴. La société géologique de France se rend d'ailleurs au Mont-Cenis le 9 septembre 1861, afin de visiter les travaux et d'étudier des échantillons de roches⁵.

D'autres sociétés organisent elles-aussi des sorties au Mont-Cenis. Le cercle des chemins de fer y fait son voyage annuel en juillet 1862. La construction d'un si long tunnel ferroviaire est évidemment une curiosité pour toutes les personnes qui investissent dans le chemin de fer et plus particulièrement dans le Victor-Emmanuel qui est appelé à gérer la ligne de part et d'autre des Alpes. Au début du mois d'août 1863, c'est au tour de la société d'agriculture, sciences et arts de Meaux, de s'y rendre alors qu'elle organise un congrès

¹ A. GOURMAIN-CORNILLE, *La Savoie, le Mont-Cenis et l'Italie septentrionale : voyage descriptif, historique et scientifique*, Paris, A. Durand, 1866, 422 p.

² G. DE MORTILLET, *Géologie du tunnel de Fréjus ou percée du Mont-Cenis*, Annecy, Imp. A. Perrissin et Company, 1872, 16 p.

³ *Gazette de Savoie*, 23 décembre 1860.

⁴ E. DE BEAUMONT, *Notes sur les roches qu'on a rencontrées dans le creusement du tunnel des Alpes occidentales, entre Modane et Bardonnèche*, Paris, Gauthier-Villars, 1871.

⁵ ADS, 49 F 45, lettre à la préfecture de Savoie, novembre 1861.

scientifique à Chambéry. Des études de terrain et des excursions sont prévues pour l'occasion en Savoie et la visite du chantier du tunnel du Mont-Cenis est au programme¹. Les membres de la société sont accueillis avec beaucoup de cérémonie par une fanfare créée pour l'occasion par des ouvriers. Une visite guidée des ateliers, des machines et du tunnel, précède une conférence de G. Sommeiller dans laquelle il présente ses perforatrices. Cet ouvrage exerce donc une grande fascination sur les érudits de l'époque.

Ce tunnel intéresse en fait le monde des sciences au sens large, car il est le promoteur de techniques nouvelles. Il est la preuve que l'homme est capable de franchir les obstacles que lui impose la nature. Il est un symbole du progrès et à ce titre, il est pris comme un exemple à suivre ou à perfectionner. Le Mont-Cenis fait en effet des émules. Un des grands chantiers ferroviaire qui suit ce tunnel, est le Gothard adjugé à l'entrepreneur genevois L. Favre, qui démarre une année à peine après la mise en exploitation du Mont-Cenis. Lors des travaux et des réflexions préparatoires, les ingénieurs regardent de près ce qui se passe en Savoie et en Piémont. L'ingénieur E. Copello, qui a dirigé le chantier nord du Mont-Cenis et la construction du tronçon entre Saint-Michel-de-Maurienne et l'entrée du tunnel, est d'ailleurs sollicité par l'entrepreneur L. Favre, sur les instances de L.-F. Menabrea, pour superviser le chantier du Gothard². Le personnel technique du Mont-Cenis reçoit également une proposition d'embauche, tout comme les ouvriers qui doivent être engagés en priorité en Suisse compte-tenu de leur expérience³. Une partie du matériel et des machines utilisée sur le chantier du Mont-Cenis est également rachetée afin de servir au Gothard. La technique de la perforatrice mise au point par G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni est reprise, mais améliorée par le procédé pneumatique de J.-D. Colladon. Le chantier suisse entend bien utiliser les expériences du Mont-Cenis afin de le surpasser.

En fait, la réussite du percement du Mont-Cenis relance, ou offre, une nouvelle dynamique à d'anciens projets comme le Gothard ou le Simplon, et donne confiance dans le génie humain. Ainsi, un pari encore plus fou est réveillé avec le Mont-Cenis, celui de creuser un tunnel ferroviaire sous la Manche. Si l'idée date des années 1830, et même de l'époque napoléonienne si l'on considère celle d'un tunnel routier, des projets sont esquissés à la fin des années 1860. Des comités de patronage sont ainsi fondés à Paris et à Londres en 1867-1868, dont des grands noms du chemin de fer comme P. Talabot, T. Brassey ou le saint-

¹ A.-E. CARRO, *Les voyages lointains d'un bourgeois désœuvré : au-delà des monts, de Paris à Venise, de Venise à Naples, de Naples à Paris*, Paris, Durand, 1864, p. 40.

² AFS, documents diplomatiques, vol. 2, cahier 438, lettre du ministre suisse à Rome, G.-B. Pioda au président de la Confédération, E. Welti, 15 novembre 1872.

³ *Ibidem*, lettre du ministre de Suisse à Rome, G.-B. Pioda au ministre italien des Affaires étrangères, E. Visconti-Venosta, 12 novembre 1872. Conseil fédéral, procès-verbal de la séance du 26 mai 1871.

simonien M. Chevalier, sont membres. Ils fondent en 1872, la *Channel Tunnel Company* pour une ligne de Sangatte à St Margaret's Bay au nord-est de Douvres¹. Les obstacles imposés par la nature ne sont plus considérés comme infranchissables. Le tunnel du Mont-Cenis est d'ailleurs comparé et mis en perspective avec un autre grand édifice en construction à la même époque qui comme lui, a semblé impossible à réaliser pendant longtemps : le canal de Suez. Ce dernier est entrepris en 1859 par la compagnie universelle du canal maritime de Suez créée par Ferdinand de Lesseps. Il est opérationnel dix ans plus tard. Les publications des années 1860-1870, en font les deux ouvrages les plus colossaux du XIXe siècle. De nombreux points communs sont mis en évidence dans ces écrits. D'une part, la construction du canal de Suez est tout aussi complexe. S'il s'agit pour l'un de braver la montagne, tandis que pour l'autre, il s'agit de traverser un désert, les deux éléments sont tout aussi impressionnants dans l'imaginaire collectif. Les ingénieurs en Egypte doivent eux-aussi faire preuve d'innovation pour mener à bien le projet. De nouvelles machines mues par la vapeur (grues, canots, broyeurs, monte-charges, dragues) sont ainsi utilisées pour la première fois². De plus, ces deux ouvrages ont des acteurs en commun. Des personnes, comme P. Paleocapa participent à l'élaboration des deux édifices. Enfin, le tunnel et le canal sont deux maillons d'une même chaîne, situés sur un même parcours, allant de la Grande-Bretagne aux Indes. Les deux sont construits dans le même but, faciliter les trafics en diminuant les temps de parcours. La présence de F. de Lesseps lors de la cérémonie d'inauguration du tunnel du Mont-Cenis le 17 septembre 1871, n'est pas un hasard. Elle témoigne bien de la complémentarité voulue entre les deux ouvrages³.

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis fait donc figure au sein du monde scientifique et technique européen, d'exemple à égaler ou à surpasser.

3.1.2.- Un centre de curiosité pour le grand public

Cet ouvrage exerce également une fascination sur le grand public. Les bâtiments des compresseurs d'où sortent de gigantesques tuyaux et la fourmilière humaine qui travaille sur le chantier sont des curiosités pour les gens. Tout voyageur qui passe dans les environs ou qui

¹ L. BONNAUD, *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions, op. cit.* « Le tunnel sous la Manche (1867-1993) ou le triomphe de l'isthme court », in A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, p. 238-266.

² N. MONTEL, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869)*, Paris, Ed. in Forma, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1998, p. 255-256.

³ Nous reviendrons dans le chapitre 9 sur la portée de cette cérémonie.

emprunte la route du Mont-Cenis se doit de faire une étape par Modane ou Bardonnèche. Le chantier extérieur semble d'ailleurs facilement accessible aux visiteurs.

Dans les années 1860, les sites de percement, et plus particulièrement celui du côté de Modane, deviennent de véritables attractions touristiques. Des visites guidées sont même organisées. Toute une logistique est mise en place pour satisfaire la curiosité des voyageurs. Des trains spéciaux sont organisés depuis Aix-les-Bains et Chambéry jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne¹. De là, des diligences emmènent les visiteurs vers le tunnel. Les curistes d'Aix-les-Bains sont les visiteurs auxquels s'adressent principalement ces dispositions. La visite des installations est très certainement payante, mais nous n'avons pas retrouvé de trace à ce sujet. Le chantier devient un véritable site touristique.

Une fois le tunnel achevé, l'intérêt qui lui est porté ne faiblit pas. De nombreux guides de voyage consacrent de quelques lignes à plusieurs pages au Mont-Cenis. L'ouvrage est à chaque fois présenté comme une curiosité, un véritable monument tel que peut l'être une église ou un château. Le tunnel fait partie des sites qui sont recommandés aux touristes. Ainsi, le *Guide Joanne* et le *Guide officiel des chemins de fer de la Haute-Italie* conseillent aux Français se rendant dans la péninsule italienne, de s'arrêter à Modane pour admirer le tunnel². Dans un guide sur les sites d'escalades dans les Alpes, l'alpiniste et illustrateur anglais E. Whymper qui écrit en fait pour le spécialiste des guides de voyages, A. Joanne, fait un aparté dans sa description des sommets qu'il a gravi, et consacre un chapitre à la traversée ferroviaire du Mont-Cenis³. A chaque fois, les ouvrages donnent des explications sur les travaux du tunnel. Leur objectif est de guider le voyage, mais aussi de transmettre des connaissances. L'enseignement est clairement un des buts poursuivis par L. Hachette, éditeur des guides Joanne⁴.

L'attrait n'est pas seulement français. Ainsi, en Italie, paraît en 1872, le guide d'A. Covino, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*⁵. Il est traduit en français l'année suivante et une édition existe aussi en

¹ A.-E. CARRO, *Les voyages lointains d'un bourgeois désœuvré : au-delà des monts, de Paris à Venise, de Venise à Naples, de Naples à Paris*, op.cit., 39 p.

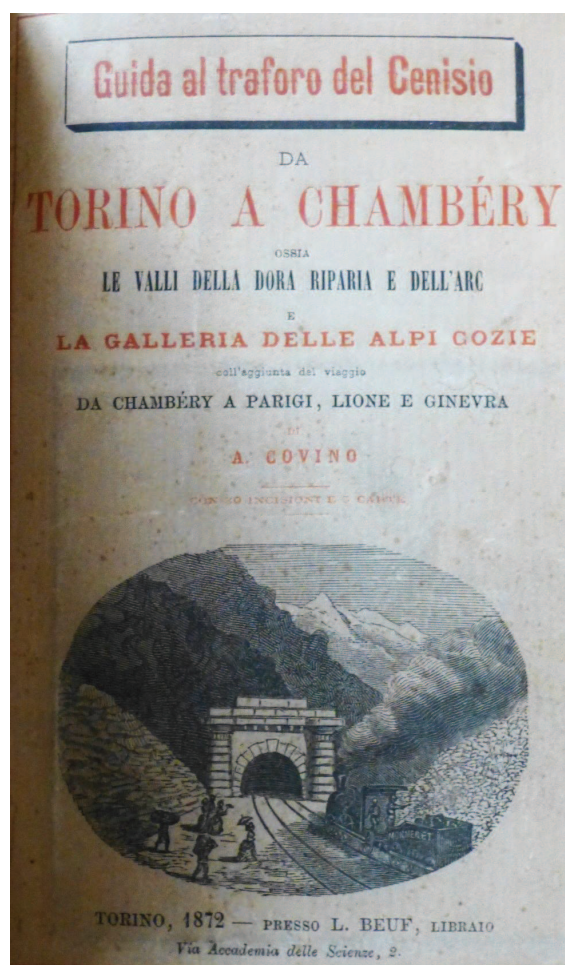
² A. JOANNE, *Collection des guides Joanne. Guides diamant. Dauphiné et Savoie*, Paris, Hachette, 1878, 3^e édition, p. 498. *Guide officiel des chemins de fer de la Haute-Italie*, Paris, Lubin, 1876, p. 8.

³ E. WHYMPER, *Escalades dans les Alpes de 1860 à 1869, traduit de l'anglais par A. Joanne*, Paris, Hachette, 1873, 432 p.

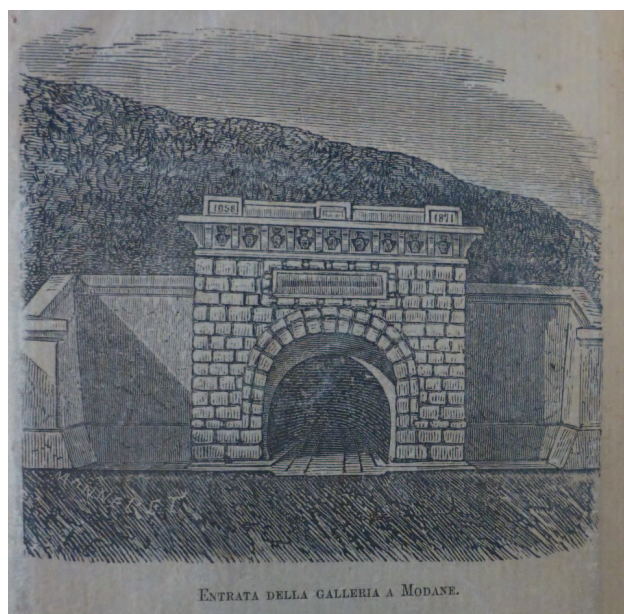
⁴ H. MORLIER, « Les Guides Joanne : invention d'une collection », *In Situ. Revue des patrimoines* [en ligne], 15, 2011, p. 10.

⁵ A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1872, 174 p.

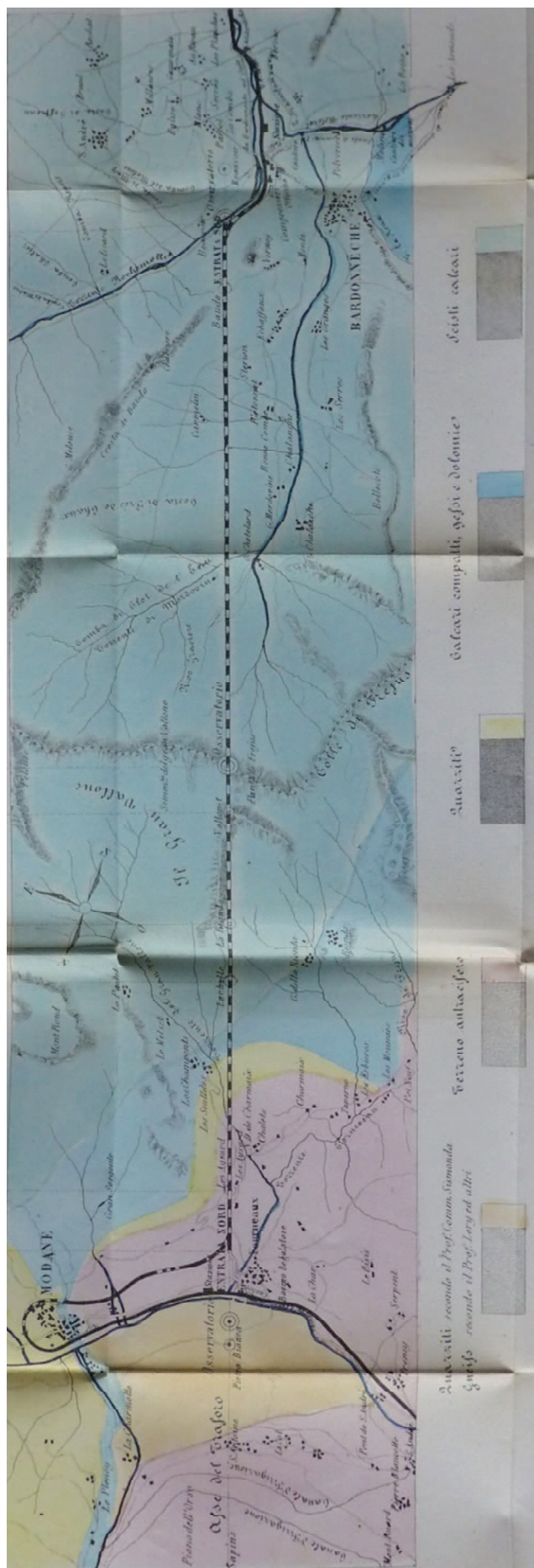
allemand¹. L'intérêt de cet ouvrage tient dans ces illustrations. En effet, plusieurs gravures jalonnent le livre, et représentent les installations des chantiers extérieurs de Modane et de Bardonnèche, ainsi que les perforatrices et les compresseurs, le tout dessiné de façon extrêmement précise. Des plans de la ligne de chemin de fer, ainsi qu'une coupe géologique en couleurs du massif du Fréjus les complètent (document 14). De façon très symbolique, le guide s'ouvre sur une gravure de l'entrée du tunnel du côté de Bardonnèche et se referme sur une autre, figurant le portail du côté de Modane (documents 12 et 13). Il est intéressant de noter que la première représente une scène idéalisée, où une locomotive tracte un seul wagon découvert, sous l'œil curieux des dames et d'un homme de la bonne société, tandis que des ouvriers s'activent autour de la voie ferrée. Le guide est en vente dans les librairies italiennes et dans les gares d'Alexandrie, de Bologne, de Milan, de Rome, de Turin et de Modane. L'éditeur a donc très probablement passé un accord avec les compagnies de chemin de fer desservant ces lieux.



Documents 12 et 13. Première et quatrième de couverture du guide publié par A. Covino en 1872 représentant le portail du tunnel du Mont-Cenis du côté de Bardonnèche (12) et du côté de Modane (13). Deux dates ont été ajoutées par le dessinateur de chaque côté du portail de Modane : 1858 (année suivant le début des travaux) et 1871 (la fin des travaux) (A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1872, 174 p).



¹ A. COVINO, *De Turin à Chambéry ou les vallées de la Doria Riparia et de l'Arc et le tunnel des Alpes Cottiennes*, Turin, L. Beuf, 1872, 195 p.



Document 14. Coupe géologique du massif du Fréjus publié dans A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1872, 174 p.

Les guides anglais s'intéressent eux-aussi au tunnel du Mont-Cenis, puisque l'itinéraire est appelé à être emprunté par les voyageurs anglais qui aiment se rendre en Italie. L'agence Thomas Cook publie un guide en 1881, dans lequel elle fait une description assez élogieuse du passage dans le souterrain, qui n'a selon lui, rien de désagréable comparé au métro londonien. Le livre insiste sur le fait que l'air y est tout à fait respirable et que l'intérieur du tunnel est illuminé. Les craintes des touristes doivent être dissipées. Une fois encore, les travaux du percement y sont également décrits¹.

Pour les personnes qui n'ont pas la possibilité d'emprunter elles-mêmes le tunnel du Mont-Cenis, il existe aussi toute une somme d'articles et de publications techniques et scientifiques à destination du grand public, les informant des différentes étapes de sa construction. *L'Ami des sciences* de Victor Meunier publie à partir de 1859, de courts articles sur l'avancée du percement². Louis Figuier fait de même avec *Les Nouvelles conquêtes de la science* et ses *Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes*³. Il est alors l'un des journalistes scientifiques les plus connus de France. Scientifique de formation (docteur en médecine et agrégé de pharmacie), il commence sa carrière dans le journal *La Presse* d'Emile de Girardin, dans lequel il tient une rubrique pendant 23 ans. Il collabore également à de nombreuses revues techniques et scientifiques à destination du grand public, comme *La Nature* ou la *Revue des deux mondes*⁴. M. Hudry-Menos, qui a lui-aussi visité le chantier du Mont-Cenis, rapporte son expérience dans la *Revue des deux mondes*⁵. Du côté italien, B. Besso écrit en 1871, un ouvrage simple, clair et illustré sur le tunnel⁶. E. Bignami ponctue quant à lui ses récits d'anecdotes sur la vie des ouvriers et des ingénieurs, dont la véracité reste à démontrer, mais qui dans tous les cas, visent à rendre plus attractif la technique⁷. Des gravures du souterrain, des machines et des installations hydrauliques sont aussi diffusées à des fins pédagogiques dans les revues *L'Illustration*, *Le Monde illustré*, *Il Giornale illustrato*. L'intérêt pour le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis dépasse largement les

¹ *Cook's Tourist's Handbook for Northern Italy, London-Paris-Rome-New York*, Thomas Cook and Son, 1875, p. 8.

² V. MEUNIER, « Tunnel de douze lieues à travers le Mont-Cenis », *L'Ami des sciences*, « Le percement du Mont-Cenis », t. 5, 1859 ; t. 6 ; t. 8.

³ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, op.cit. *Les Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes. Volume 1 : Machines à vapeur, bateaux à vapeur, locomotives et chemins de fer*, op. cit.

⁴ A. LAGARDE, « La vulgarisation scientifique au XIXe siècle : entre tradition encyclopédique et nouvelle forme romanesque », in G. PAJONK (dir.), *Concepts, cultures et progrès scientifiques et techniques, enseignement et perspectives*, 131^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Grenoble, 2006, Paris, Ed. du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2009, p. 140-141.

⁵ A. GOUMAIN-CORNILLE, *La Savoie, le Mont-Cenis et l'Italie septentrionale*, op. cit. M. HUDRY-MENOS, « Le Tunnel des Alpes », *Revue des deux mondes*, 15 février 1865.

⁶ B. BESSO, *Il Cenisio illustrato e descritto*, Torino, Mattiolo, 1871, 24 p.

⁷ E. BIGNAMI, *Cenisio e Frejus*, Firenze, Barbera, 1871, 349 p.

frontières de la France et de l'Italie, puisque le journal new-yorkais *Harper's new monthly magazine*, publie un long article sur le tunnel du Mont-Cenis en juillet 1871¹. Ces écrits participent au mouvement de vulgarisation de la science lancé dans la seconde moitié du XIXe siècle par des journalistes, des écrivains et des éditeurs. L'objectif affiché est de mettre les connaissances scientifiques à la portée de tous, quel que soit l'âge, le sexe ou la condition sociale. L'écrit est un nouvel outil pédagogique. Il répond à un projet d'éducation populaire qui vise à combattre l'ignorance et à permettre l'émancipation des peuples. L'empreinte philanthropique et saint-simonienne est perceptible. Les prix modiques de ces publications permettent une large diffusion des savoirs et assurent leur succès. La vulgarisation scientifique est ainsi une bonne affaire pour les auteurs, les journaux et les éditeurs².

Cette mise à la portée de tous des techniques qui ont permis de venir à bout des Alpes, se fait enfin lors du plus grand événement de vulgarisation scientifique et technique de l'époque, l'exposition universelle de 1867, apothéose médiatique du Second Empire. En effet, à Paris, les machines perforatrices de G. Sommeiller, G. Grandis et G. Grattoni sont présentées au public³. Cette manifestation célèbre le progrès et les prouesses techniques. Elle doit faire naître chez le grand public une attirance pour la modernité et le tunnel en est un des exemples les plus aboutis.

Alors que beaucoup sont sceptiques quant à la réussite du percement, le tunnel du Mont-Cenis devient à partir des années 1860, un symbole de l'innovation et du progrès. Il acquiert une aura scientifique jusque-là inégalée en Europe. Il est un objet d'admiration pour le grand public et d'envie pour les Etats étrangers qui souhaitent eux-aussi se doter d'une traversée ferroviaire dans les Alpes. Le tunnel se dote de ce fait d'une symbolique politique forte.

¹ « The Mount Cenis railway and tunnel », *Harper's new monthly magazine*, n° CCLIV, vol. XLIII, juillet 1871, 13 p.

² B. BENSUAUDE-VINCENT, « Un public pour la science : l'essor de la vulgarisation au XIXe siècle », *Réseaux*, vol. 11, n° 58, 1993, p. 47-66. B. BEGUET, *La science pour tous, sur la vulgarisation scientifique en France de 1850 à 1914*, Paris, CNAM, 1990, 168 p. A. LAGARDE, « La vulgarisation scientifique au XIXe siècle : entre tradition encyclopédique et nouvelle forme romanesque », in G. PAJONK (dir.), *Concepts, cultures et progrès scientifiques et techniques, enseignement et perspectives*, op. cit., p. 137-146.

³ *Exposition universelle de 1867 à Paris. Guide général ou Catalogue indicateur de Paris, indispensable aux visiteurs et aux exposants*, Paris, Imp. Jules Bonaventure, p. 16. M. CHEVALIER, *Exposition internationale de 1867. Rapports du jury international*, Paris, Imp. de Paul Dupont, 1868, 13 vol.

3.2.- La symbolique monumentale attachée au tunnel

Une dimension mémorielle entoure immédiatement la réussite du tunnel, tant en Savoie, qu'en Piémont. Des monuments sont érigés – encore en place aujourd'hui –, des inscriptions sont gravées, rendant hommage aux héros de la percée. Mais, ces célébrations ne sont pas identiques des deux côtés des Alpes. Les hommes dont on veut immortaliser le nom, ainsi que les acteurs à l'origine de la création de cette mémoire ne sont pas les mêmes. Une compétition s'engage alors entre les deux versants du tunnel, témoignant de volontés politiques locales et nationales de s'approprier le franchissement.

3.2.1.- Hommages au génie humain

Dès le lendemain de l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis, une volonté apparaît de la part des populations locales de rendre hommage aux pères de la traversée. Si des deux côtés des Alpes, c'est le triomphe de la technique qui est célébré, ce n'est pas aux mêmes personnes qu'en est attribué le mérite.

Ainsi du côté français, c'est G. Sommeiller qui apparaît comme le héros. La mort de l'ingénieur survenue le 11 juillet 1871, quelques temps après la jonction des deux galeries et avant même que le tunnel ne soit officiellement inauguré, renforce l'idée que l'homme a sacrifié sa vie pour cette entreprise. Pour sa commune d'origine, Saint-Jeoire dans le Faucigny, son nom doit être rapidement immortalisé. Ainsi, dès décembre 1871, une souscription publique est ouverte afin de financer une statue de G. Sommeiller. Elle n'est prête que dix ans plus tard. Le sculpteur, J. Fabisch, est un ancien élève de l'Ecole des Beaux-Arts d'Aix. Il a été le directeur de celle de Saint-Etienne puis de celle de Lyon. Il produit habituellement des statues religieuses. Il représente l'ingénieur G. Sommeiller debout, tenant un compas dans sa main, symbole de son savoir, et contemplant probablement son œuvre. Son pied est posé sur une roche percée rappelant les trous de mine effectués grâce à la perforatrice. Sur le piédestal est inscrit : « A Germain Sommeiller, utilisant le premier l'air comprimé. Il conclut et exécuta la percée du Mont-Cenis. Né à Saint-Jeoire en Faucigny le 15 février 1815. Erigé par ses amis le 27 juillet 1881. Décédé à Saint-Jeoire en Faucigny le 11 juillet 1871 » (photographie 13). La statue est inaugurée sur la place de la mairie, le 27 juillet 1881, anniversaire des dix ans de la fin des travaux du tunnel et de la mort de l'ingénieur. La municipalité rend hommage à l'enfant du « pays ». La fierté locale transparaît à travers ce monument.



Photographie 13. Statue de Germain Sommeiller à Saint-Jeoire-en-Faucigny (E. Cottet Dumoulin, juin 2013).

La ville d'Annecy commande elle-aussi sa statue de G. Sommeiller. Dès le 15 août 1871, soit un mois seulement après la mort de l'ingénieur, un comité placé sous la présidence du préfet de la Haute-Savoie, J. Philippe, est fondé avec pour mission d'ériger un monument à la gloire de G. Sommeiller, mais le projet échoue. En 1883, la municipalité relance l'idée et vote une subvention de 3 000 Francs. La principale société savante d'Annecy, la Société florimontane, organise une souscription afin de trouver l'argent manquant¹. La statue en bronze est érigée l'année suivante par J. Becquet. Ce dernier a été élève des Beaux-Arts à Paris, a obtenu la médaille de première classe au Salon de 1877 et celle de deuxième classe l'année suivante. A Annecy, son œuvre représente G. Sommeiller debout sur un tas de pierres figurant le chantier, tenant dans sa main droite les plans du tunnel du Mont-Cenis. A ses pieds, repose un engrenage, symbole de la technique. Sur le piédestal en granit, est inscrit « A

¹ ADHS, 1 M 128, lettre de C. Dunant, président de la Société florimontane, 1883.

l'ingénieur savoyard, Germain Sommeiller, 1815-1871, à l'auteur de la première percée des Alpes, 1857-1870 » (photographie 14). C'est donc l'enfant de la Savoie qui est célébré ici. G. Sommeiller reste avant tout un savoyard. Son origine l'emporte sur sa nationalité, puisqu'il a choisi de rester un sujet sarde en 1860. Le territoire haut-savoyard s'approprie ainsi pour une part la percée, alors qu'il est écarté de son axe. La statue est érigée sur la promenade du Pâquier, un des endroits les plus fréquentés par les habitants d'Annecy et par les touristes. Elle est inaugurée le 8 juin 1884, en présence du ministre des Travaux publics D. Raynal, du vice-président de la chambre des députés et ancien ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en poste à Annecy, S. Carnot, ainsi que du préfet de police de Paris et ancien préfet de la Haute-Savoie, E. Camescasse. Leur présence donne une dimension nationale à la célébration.



Photographie 14. Statue de Germain Sommeiller à Annecy (E. Cottet Dumoulin, juin 2013).

Un moulage du buste de cette statue est ensuite placé sur le premier quai de la gare de Modane, en face de l'entrée du tunnel, le 14 juillet 1885 (photographie 15). Il est commandé par le directeur de la Compagnie PLM, G. Noblemaire. Ce dernier, lorsqu'il était directeur de la compagnie du chemin de fer du Nord de l'Espagne a eu l'occasion de correspondre avec G. Sommeiller au sujet du tunnel d'Oazurza a percé dans les Pyrénées. Il a d'ailleurs rédigé en 1861, un rapport dans lequel il a pris pour exemple le percement du Mont-Cenis¹. Cette statue est en fait une façon pour la Compagnie PLM de s'approprier le tunnel, car elle n'est ni une actrice de cette percée, ni une propriétaire. Elle est simplement devenue l'exploitante de la ligne qui mène au tunnel. Sur le versant français, la paternité de la traversée ferroviaire est donc attribuée à G. Sommeiller, mais il n'en est pas de même de l'autre côté du tunnel.



Photographie 15. Buste de Germain Sommeiller érigé sur le premier quai de la gare de Modane (K. Sutton, janvier 2009).

En effet, à Bardonnèche, c'est J. Médail, l'enfant du village, qui est considéré comme le père de la traversée. La rue principale de la petite ville qui est connectée à la gare, est rebaptisée « rue Joseph Médail », tandis qu'une de moindre importance en dehors du centre urbain historique est nommée « rue Germain Sommeiller ». Un monument est également érigé à la gloire de J. Médail, le 14 août 1881, année qui marque à la fois les dix ans de l'ouverture du tunnel, et l'anniversaire des vingt ans de la formation de l'Etat italien (photographie 16).

¹ G. NOBLEMAIRE, *Rapport adressé à la compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, sur les travaux de percement du Mont-Cenis*, Neuilly, Imp. de Giraudet, 1861, 32 p.

Le tunnel est étroitement associé à la naissance du nouvel Etat, comme l'imaginait C. Cavour. La traversée ferroviaire est donc ici un symbole des identités locale et nationale. Un médaillon avec le portrait de J. Médail est apposé sur un monument en pierre surmonté d'un aigle aux ailes déployées symbolisant la force et la grandeur de l'Etat italien. Une dédicace est gravée dans la roche « A G.-F. Médail qui le premier a conçu l'audacieuse idée du tunnel du Fréjus à laquelle il a consacré ses études et sa vie. Né à Bardonnèche le 24 septembre 1794, mort à Suse le 5 novembre 1844 ».



Photographie 16. Monument érigé à la gloire de Joseph Médail (K. Sutton, juin 2012).

A Turin, en revanche, ce sont les trois ingénieurs, G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni qui sont célébrés (photographie 17). Le 26 octobre 1879, en présence du roi d'Italie Humbert Ier, est inauguré un imposant monument réalisé par le président de l'académie royale Albertine de Turin, M. Panissera, par L. Belli et les élèves du sculpteur E. Tabacchi. Ce monument est réalisé à l'initiative de la Société des ouvriers de Turin fondée lors des fêtes

organisées pour l'inauguration du tunnel en 1871, et de la municipalité de la ville¹. Le monument est dédié au tunnel du Mont-Cenis et à ses pères. A l'origine, seul Sommeiller devait être célébré. Sur une pyramide de rochers qui proviennent du chantier, se groupent sept Titans en marbre représentant la nature et qui semblent lutter contre un ennemi invisible. Ils s'accrochent aux rochers, tentant de résister en vain à une force nouvelle et inconnue. L'un regarde désespéré en direction d'un génie ailé en bronze, incarnant la science et la technique, planté au sommet de cette pyramide. Ce dernier écarte le Titan d'une main, tandis que de l'autre, il tient la plume avec laquelle il vient d'inscrire sur une plaque le nom des trois ingénieurs qui incarnent ce génie, Sommeiller, Grattoni, Grandis. Au pied de l'ensemble, une vasque de 25 mètres dans sa plus grande largeur, reçoit l'eau tombant des fentes des rochers. Sur une pierre au sol est gravée : « A Sommeiller, Grattoni, Grandis, qui ont uni deux peuples latins par le tunnel du Fréjus. Erigé par les Italiens reconnaissants sous les auspices des initiateurs, la municipalité de Turin et la société des ouvriers. Fut commencé sous le règne de Victor-Emmanuel II fut inauguré en présence de Humbert Ier le 26 octobre 1879 ». Le génie de la science et de la technique triomphe ici encore de la nature. Le mythe de Prométhée est sous-jacent. Ce monument symbolise la gloire de la jeune nation italienne, mais aussi la fierté de la ville. En effet, les ingénieurs ont tous les trois été formés à l'université de Turin. Le monument est érigé sur la place du Statuto, la plus importante de Turin. L'endroit n'est pas choisi au hasard. La place est située à côté de la gare de Porta Susa d'où part le chemin de fer en direction du tunnel, et surtout, la route du Mont-Cenis ouvrant l'Italie sur la France, commence au pied de la place du Statuto. Lors de l'inauguration sont présents aux côtés du roi, le duc d'Aoste, le prince de Carignan, les présidents de la Chambre des députés et du Sénat, le président du Conseil B. Cairolli, le ministre des Travaux publics, A. Baccarini et M. Panissera. La France est représentée par son consul, tandis que la Compagnie PLM a envoyé des représentants². A cette occasion, S. Grandis est fait Chevalier Grand-Croix de l'ordre de la Couronne d'Italie. S. Grattoni a quant à lui, n'a pas voulu assister à la cérémonie³.

¹ Nous évoquerons ces fêtes dans le chapitre 9.

² *Gazzetta del popolo*, 27 octobre 1879. CASSONE, UBALDO, *Parole pronunziate alla presenza di S. M. Umberto I Re d'Italia nell'occasione della solenne inaugurazione del Monumento a Sommeiller, Grattoni e Grandis*, Torino, Candeletti, 1879.

³ C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo*, op. cit., p. 154.



Photographie 17. Monument en l'honneur de G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni érigé sur la place du Statuto à Turin (E. Cottet Dumoulin, décembre 2011).

Les discours prononcés à l'occasion de l'inauguration des monuments – encore aujourd'hui en place –, que cela soit celui de D. Raynal à Annecy en 1884, ou ceux du syndic de Turin et du ministre des Travaux publics en 1879, véhiculent les mêmes idées. Le génie et le dévouement du, ou des ingénieurs, ainsi que l'exploit technique sont loués. L'idée que l'homme est désormais plus fort que la nature transparaît également à chaque fois¹. Il est à noter qu'aux lendemains de l'ouverture du tunnel, ce ne sont pas les ouvriers, incarnant le travail traditionnel, qui sont célébrés, mais seulement les concepteurs du percement, car eux, sont les instruments de la modernité.

¹ ADHS, 1 M 182, discours du ministre des Travaux publics, D. Raynal, 8 juin 1884.

Le tunnel par ces différentes célébrations devient un objet identitaire, soit à l'échelle local (Saint-Jeoire et Bardonnèche), à l'échelle départementale (Annecy), ou à l'échelle nationale (Turin). Dans chacun des cas, les organisateurs de la mémoire (village, préfecture ou Etat), s'approprient l'exploit technique et du même coup, la traversée ferroviaire.

Le tunnel du Mont-Cenis est donc bien un objet politique à différentes échelles. Cela est encore plus évident si l'on s'intéresse à un monument particulier : son portail monumental.

3.2.2.- La célébration des enjeux géopolitiques du tunnel par ses portails

Les portails du tunnel du Mont-Cenis recèlent eux-aussi de nombreuses informations sur les enjeux liés à ce franchissement ferroviaire. Il s'agit tout d'abord de véritables monuments, matérialisant la grandeur de l'entreprise de percement. Ce sont les « visages du tunnel¹ ». Ainsi, les portails de Modane et de Bardonnèche sont réalisés par des maîtres-maçons en 1870-1871. Le portail monumental de Modane comporte des parements constitués par des échantillons de chacune des variétés de roches rencontrées au cours du percement (photographie 18). Deux bras entourent l'entrée du tunnel et semblent protéger les rails et les voyageurs. Au-dessus de la voûte, dans l'axe de la façade, un encadrement est laissé vide. Une inscription devait y être gravée à la demande de G. Sommeiller : « *perrupit acheronta herculeus labor* », « un travail herculéen a permis de forcer la porte des enfers », en référence au douzième travail au cours duquel Hercule enchaîna dans les enfers, le chien aux trois têtes, Cerbère. Cette inscription rappelle d'ailleurs l'analogie qui est souvent faite entre l'intérieur de la montagne et l'enfer.



Photographie 18. Portail monumental de Modane au début des années 1990 (R. Ratel, débuts des années 1990).

¹ K. SUTTON, « Le portail de tunnel comme écriture monumentale des traversées alpines ? L'entreprise ferroviaire et la mémoire du franchissement dans les Alpes occidentales », *Flux*, n° 82, décembre 2010, p. 43.

Le portail du côté de Bardonnèche est lui-aussi construit avec les pierres de l'excavation. Plus simple dans son architecture, il est entouré de deux simples tours (photographie 19).



Photographie 19. Portail de Bardonnèche (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).

Le portail du côté de Modane comporte une dimension supplémentaire. Il est le miroir des enjeux géopolitiques de la traversée ferroviaire du Mont-Cenis. En effet, au sommet du portail, les blasons de neuf villes sont implantés dans les pierres et constituent une frise (photographies 20, 21, 22, 23). De gauche à droite, figure en premier celui de Brindisi, ville des Pouilles au sud de l'Italie, et port de la mer Adriatique d'où part et arrive la Malle des Indes. Ce blason rappelle que le tunnel doit permettre un gain de temps sur le parcours entre la Grande-Bretagne et les Indes. En 1871, l'Italie, la France et les compagnies PLM et de la Haute-Italie qui l'exploitent, espèrent que la Malle empruntera désormais cet itinéraire. Suit le blason de Gênes, port qui constitue le débouché du Mont-Cenis. L'un des enjeux du tunnel est bien commercial. A côté, le blason de Turin indique l'origine du projet de percement. C'est le pouvoir installé dans la capitale de l'ancien royaume de Sardaigne qui a permis cette réalisation. Figure aussi le blason de la toute nouvelle capitale du royaume d'Italie, Rome. La

pose des emblèmes est réalisée juste après l'installation du pouvoir dans cette ville en 1871. Dorénavant, l'axe visé par le tunnel est celui de Paris à Rome. La ville de Chambéry, capitale de la Savoie, est représentée juste après. Elle se situe désormais sur l'axe de la traversée. Le blason parisien à côté, rappelle que l'annexion de la Savoie est récente, et que dorénavant, la France est la copropriétaire de l'ouvrage. Le chemin de fer qui traversera le tunnel conduira jusqu'à Paris. Lyon, autre métropole qui doit profiter de cette liaison avec la péninsule italienne est aussi figurée. Le portail porte ensuite l'empreinte de son héros G. Sommeiller, avec la présence de l'emblème de Saint-Jeoire. Enfin, le blason de Calais renvoie lui-aussi au commerce avec l'Angleterre. Les villes représentées sont soit source de la percée (Turin, Saint-Jeoire, Chambéry), soit horizon de la percée (Brindisi, Gênes, Rome, Paris, Lyon, Calais). Le portail n'est donc pas qu'un objet physique, il est aussi un objet reflétant des enjeux géopolitiques aux échelles métropolitaine, nationale et européenne.



Photographie 20. Frise du portail monumental de Modane : le reflet des enjeux géopolitiques du tunnel (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).



Photographie 21. De gauche à droite : blasons de Brindisi, Gênes et Turin (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).



Photographie 22. De gauche à droite : blasons de Rome, Chambéry et Paris (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).



Photographie 23. Blasons de Lyon, Saint-Jeoire et Calais (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).

La symbolique attachée à ce portail se mesure également quelques années après l'ouverture du tunnel. Ainsi en 1872, de graves lézardes sont constatées à l'entrée du côté de Modane. Une commission franco-italienne constate qu'elles résultent de la nature du terrain et de malfaçons dans la maçonnerie¹. Après plusieurs années d'expertises, en 1881, elle décide d'abandonner cette entrée et de construire une nouvelle galerie de raccordement au souterrain, à un kilomètre environ plus à l'est. Si le portail ne sert plus, le ministère des Travaux publics prend soin de consolider le début de l'ancienne galerie afin de le conserver intact. Il devient dès lors un objet patrimonial.

Le portail de Modane n'est pas le premier dans les Alpes à être porteur d'une symbolique politique. En effet, sur celui du tunnel du Semmering édifié en 1854, figuraient à l'origine sur le tympan, les blasons des länder de Niederösterreich (Basse-Autriche) et de Styrie qu'il permet de relier, ainsi que les armes de l'Autriche². Le portail retranscrit l'enjeu de ce tunnel ferroviaire qui a vocation à unir les provinces périphériques du royaume à la capitale.

Une compétition s'engage donc entre les deux côtés des Alpes afin de s'approprier la traversée ferroviaire, mais aussi les symboles qu'elle incarne, c'est-à-dire la modernité, l'audace, l'exploit technique, la puissance politique et commerciale. Dans ce jeu, Modane, par son portail, fait figure de « versant fort », tandis que Bardonnèche apparaît comme le « versant faible ».

¹ ADS, 52 S 18, procès-verbal des opérations de la commission du tunnel des Alpes, 6 août 1872. 52 S 11, lettre du ministère des Travaux publics au préfet de la Savoie, 29 octobre 1874.

² K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, op.cit., p. 265.

Pièce maîtresse du chemin de fer savoyard, le tunnel du Mont-Cenis aboutit enfin en 1871, après avoir bravé les obstacles politiques, financiers et techniques qui pendant trente ans lui ont barré le chemin.

En tant qu'objet politique, il marque le triomphe posthume de C. Cavour qui a lutté au sein du royaume de Sardaigne et à l'extérieur, pour imposer le projet. Comme objet technique, il apparaît comme le succès de S. Grandis, de S. Grattoni et surtout de G. Sommeiller, même s'il découle de recherches plus anciennes. En tant qu'objet commercial, il semble être le gage de la prospérité de la Compagnie PLM qui a repris le chemin de fer qui y conduit. Enfin, admiré dans les Alpes et au-delà, par tout un monde de spécialistes et par le grand public en général, il est aussi créateur de symboles. Le tunnel est donc loin d'être un simple objet matériel. Son heure de gloire est néanmoins de courte durée, car dès 1881, un exploit du même type est réalisé avec la percée du tunnel du Gothard. Celui-ci vient le concurrencer non seulement dans le domaine de la technique, mais aussi et surtout, du point de vue du trafic.

Néanmoins, par sa taille, par les moyens humains et matériels qui ont été déployés, le Mont-Cenis garde toujours l'image de pionner, faisant la fierté de la Savoie, de la France et de l'Italie.

Chapitre 5

Grandeurs et misères d'un chemin de fer : les ambitions techniques aux prises avec les réalités matérielles

Si le tunnel du Mont-Cenis constitue évidemment le tronçon le plus difficile techniquement et le plus coûteux à réaliser sur le chemin de fer savoyard, le reste des lignes n'est pas non plus construit sans mal. En effet, la Compagnie Victor-Emmanuel peine en 1853, à amorcer les travaux. Il faut trois ans pour joindre Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, puis quinze ans pour prolonger cette ligne jusqu'à Modane qui n'est pourtant qu'à dix-sept kilomètres de cette dernière ville. La compagnie PLM qui a pris pendant ce temps le relais, ne pénètre également que lentement en Haute-Savoie, n'atteignant le Faucigny et le Chablais que dans les années 1880.

Les explications à cette lente mise en place d'un réseau ferré en Savoie sont d'ordre financier et politique, comme nous l'avons exposé précédemment, mais aussi technique. En effet, la Savoie est un territoire de montagne révélant un certain nombre d'obstacles physiques qui tendent à rendre le travail de construction plus difficile qu'ailleurs. Il est donc indispensable de prendre également en compte ce facteur dans la recherche des explications.

Notre objectif ici, est de comprendre comment est construit matériellement ce réseau, et cela, de la pose des voies à l'élévation des gares en passant par l'élaboration du matériel roulant. Dans quelles mesures les obstacles physiques impactent-ils l'édification de ce réseau ? Et, est-ce que les résultats médiocres qui sont parfois obtenus, peuvent être totalement imputés à ces rugosités présentées par la nature ?

En effet, les fruits de ces travaux ne sont pas toujours de grande qualité, principalement pendant la période où le chemin de fer est concédé à la Compagnie Victor-Emmanuel. L'arrivée en Savoie du PLM marque de ce point de vue une amélioration.

Mais, quelque que soit la compagnie concessionnaire, du matériel et des aménagements particuliers sont souvent indispensables pour tenter de surmonter les obstacles physiques. Les ingénieurs et les entrepreneurs chargés de la construction des lignes et du matériel, sont alors invités à être innovants et donc à prendre des risques¹. Le territoire savoyard devient ainsi, du fait de son caractère de montagne, une véritable terre d'expérimentations.

¹ E. CHADEAU, *L'économie du risque. 1850-1980*, Paris, O. Orban, 1988, 327 p. A.-F. GARÇON, L. HILAIRE-PEREZ, *Les Chemins de la nouveauté. Innover, inventer au regard de l'histoire*, Paris, CTHS, 2002, 473 p.

1.- La première étape : la construction des voies

En 1854, la Compagnie Victor-Emmanuel lance les travaux de construction de la ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne. Les premières étapes, la préparation du terrain puis la pose des voies, placent les entrepreneurs devant une série de défis qu'ils relèvent non sans difficultés. Si tous ces hommes sont des spécialistes des travaux publics, certains – les entrepreneurs locaux chargés de la sous-traitance de tâches particulières – n'ont pas d'expérience dans le chemin de fer en territoire de montagne. De plus, une partie des ouvriers employés sur les chantiers, travaillent eux-aussi pour la première fois dans une entreprise ferroviaire. La nouveauté ajoutée à la nature du terrain ralentit incontestablement les opérations.

1.1.- Les conditions matérielles

En montagne, les obstacles imposés par le milieu physique sont assurément plus ardues à surmonter que ceux des espaces de plaine, lorsqu'il est question de construire un chemin de fer. Mais, la Savoie n'est ni le premier ni le seul territoire montagneux où s'élève le rail. La Suisse, l'Italie du Nord ou encore l'Autriche sont confrontés à des problématiques similaires à la même époque. La Compagnie Victor-Emmanuel peut donc se nourrir des expériences de ses voisins, et *vice-et-versa*.

1.1.1.- Les travaux préparatoires

La Compagnie Victor-Emmanuel confie les travaux en Savoie à l'entrepreneur anglais T. Brassey qui s'associe à ses compatriotes W. Jackson et G. Henfrey. Leur entreprise a d'ailleurs des actions dans la Compagnie Victor-Emmanuel¹. La construction de la ligne n'est donc pas l'œuvre de la société qui en a reçu la concession mais, selon une pratique courante en Angleterre, elle est confiée après la mise en concurrence et par un contrat de gré à gré à un

¹ Voir le chapitre 2.

entrepreneur privé. Ingénieur civil, T. Brassey commence sa carrière dans les chemins de fer en 1834, avec la construction d'un viaduc à Bromborough, puis il obtient les concessions d'une partie des travaux du chemin de fer sur le *Grand Junction Railway* et sur le *London and Southampton Railway*. Progressivement, il construit en fait un tiers de tous les chemins de fer de Grande-Bretagne. Il réalise également des voies ferrées en Ecosse et au Pays de Galles. Il obtient aussi de nombreux contrats en France, dont celui du Paris au Havre en 1841, puis d'Orléans à Bordeaux en 1846 et de Caen à Cherbourg en 1858. Il obtient ainsi la légion d'honneur. T. Brassey a de nombreux chantiers à son actif un peu partout en Europe. En Espagne, il obtient la concession du Barcelone-Mataro. Il réalise en Italie, les lignes de Prato à Pistoia en 1851, de Turin à Suse en 1854 et de Turin à Novare en 1856. Il est d'ailleurs décoré de l'ordre des Saints-Maurice-et-Lazare pour l'ensemble de ses ouvrages dans le royaume de Sardaigne. T. Brassey bâtit également les Docks Victoria à Londres en 1855. Il est enfin le directeur du *London et North Western Railway* et de la firme de génie civil *White and Easton*. Il travaille également en Norvège (à partir de 1854) puis ensuite, aux Pays-Bas, en Ukraine, en Pologne, en Algérie et même au Canada, en Argentine, au Brésil, en Australie et encore en Inde¹.

C'est donc à une des entreprises les plus expérimentées de l'époque, que la Compagnie Victor-Emmanuel fait appel. T. Brassey a l'habitude de travailler sur des terrains difficiles comme en Norvège ou en Italie du Nord, et est particulièrement compétent dans le domaine des viaducs et autres ponts. Le contrat qu'il signe avec la Compagnie Victor-Emmanuel stipule que son entreprise touchera 73 000 Francs par kilomètre de lignes construites, payables en actions au pair pour le terrassement, les ouvrages d'art, le ballastage, et la pose de la voie. Au regard des commentaires de C. Cavour, il semble que cela soit très élevé². Il emmène avec lui tout un personnel dirigeant et ses propres ingénieurs. Les Anglais sont considérés à l'époque comme les meilleurs entrepreneurs et ingénieurs ferroviaires.

Parmi ceux qui accompagnent T. Brassey en Savoie, Newman est chargé de superviser les travaux entre 1853 et 1856. Lui-aussi fait une brillante carrière. Il a été ingénieur général sur les lignes de Paris à Rouen et de Rouen au Havre, puis ingénieur en chef de la ligne de Rouen à Dieppe, et de Paris à Cherbourg. Il est également fait chevalier de la légion d'honneur. Newman est ensuite remplacé en Savoie en 1856, par le piémontais L. Ranco. Cet ingénieur technique du royaume de Sardaigne, ancien membre de la commission pour

¹ D. BROOKE, « Brassey, Thomas (1805-1870) », in *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, septembre 2004, en ligne.

² Lettre de C. Cavour à A. Bixio, 29 octobre 1854, in E. MAYOR, *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op.cit.

l'introduction du chemin de fer en Piémont (1843), a travaillé sur les lignes de Turin à Gênes et des Appenins avant de venir en Savoie¹. Devant le retard pris par l'entreprise Brassey, le gouvernement de C. Cavour impose L. Ranco, un ingénieur qu'il connaît, en qui il a confiance et qui pourra le tenir au courant de la situation en Savoie². Il est accompagné de plusieurs techniciens italiens, dont Pellegrini et le chevalier Collo³. T. Brassey délègue les responsabilités sur le terrain. T. Bartlett est le directeur des travaux pour la section d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, et D. Blake est chargé de ceux en direction du Rhône.

L'entreprise anglaise sous-traite, comme cela est son habitude, une partie de ses engagements à de petits entrepreneurs locaux. Il est impossible d'en dresser la liste, mais il apparaît que ce sont la plupart du temps des sociétés de travaux publics, plutôt habituées aux ouvrages routiers. Leur expérience dans le domaine des chemins de fer est nulle, et les résultats s'en ressentent⁴.

Ces entreprises se voient confier tout d'abord les opérations préparatoires à la pose des voies, ce qui est une tâche ardue. En effet, aux difficultés habituellement rencontrées partout sur les chantiers de chemin de fer, comme l'instabilité des terrains ou la traversée de cours d'eau, s'ajoutent pour les compagnies Victor-Emmanuel et PLM, celles inhérentes aux territoires de montagne. Ainsi, le relief est une donnée à prendre en compte dans la première phase des travaux. Les différences d'altitude entre plusieurs points d'une même ligne imposent l'emploi de rampes accentuées. Si le tracé entre Chambéry et Culoz est quasiment plat (Chambéry est situé à 245 mètres d'altitude, Aix-les-Bains à 225 mètres et Culoz à 255 mètres), tout comme celui d'Annemasse (435 mètres) à Thonon-les-Bains (431 mètres), ce n'est pas le cas de celui reliant la Savoie et la Haute-Savoie. De Chambéry à Annecy (447 mètres), le dénivelé est de 202 mètres, celui entre la préfecture de la Haute-Savoie et la Roche-sur-Foron (545 mètres) est de 100 mètres, puis encore de 75 mètres jusqu'à Cluses (470 mètres). Les dénivelés sont encore plus importants pour la ligne en direction du tunnel du Mont-Cenis. Saint-Jean-de-Maurienne est située à 489 mètres d'altitude, Saint-Michel-de-Maurienne à 710 mètres et Modane à 1 070 mètres. Cette différence de niveau est d'autant plus forte que les deux premières villes ne sont éloignées que de 14 kilomètres et les deux dernières de seulement 17 kilomètres. La construction du chemin de fer impose alors des

¹ VAUQUESAL-PAPIN, « Cavour, le chemin de fer et la Savoie », *La vie du rail*, 25 décembre 1960, n° 777, p. 14-17.

² Lettre de C. Cavour à l'intendant général de Savoie, 7 décembre 1856, in E. MAYOR, *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op.cit.

³ M.-J. ARNAUD-BERTHELEMY, *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle*, op. cit., p. 119.

⁴ Lettre de C. Cavour à A. Bixio, 29 décembre 1854, in E. MAYOR, *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op.cit.

rampes très dures, atteignant 32 ‰ et des courbes à faibles rayons. Les tracés des voies ferrées sont donc influencés directement par le relief. A titre de comparaison, les rampes des lignes entre Paris et Bordeaux, Paris et Calais ou encore Londres et Liverpool, ne dépassent pas 8 ‰¹.

Les ouvriers doivent multiplier les terrassements et les remblais pour obtenir un nivellement optimal de ces rampes. Si ces opérations sont communes aux travaux routiers, leur ampleur est néanmoins inédite pour les travailleurs. Elles supposent le déplacement d'énormes quantités de matériaux, de terre ou de roches. De plus, l'impératif de la sécurité pour la Compagnie Victor-Emmanuel, comme pour les autres d'ailleurs, impose des contraintes beaucoup plus lourdes pour les chemins de fer que pour les routes². L'instabilité des terrains nécessite souvent l'établissement de murs de soutien et d'enrochement, afin d'éviter les glissements de terrain et les éboulements qui sont fréquents sur le territoire. Cela est notamment le cas tout le long du lac du Bourget, sur le tronçon entre Aix-les-Bains et Chindrieux, ainsi qu'entre Les Chavannes et Saint-Avre en Maurienne.

Des opérations de drainage sont parfois aussi nécessaires afin d'assainir les sols gorgés d'eau. Ainsi, le marais de Chautagne après le lac du Bourget en direction de Culoz, réclame d'être à certains endroits asséché. Cependant, ce traitement particulier n'est pas spécifique aux territoires alpins. Des rivières sont aussi endiguées, comme le Sierroz à hauteur d'Aix-les-Bains. Tous ces aménagements liés au milieu physique impliquent de lourdes dépenses.

A côté de cela, les ouvriers doivent braver les climats de basse et haute montagne. Ces derniers influent considérablement sur le bon déroulement des travaux du chemin de fer. Le froid – les températures peuvent être négatives partout sur le territoire savoyard l'hiver – et les abondantes chutes de neige sont un obstacle à la construction – à l'exploitation ensuite – du chemin de fer. Ils imposent la suspension des travaux préparatoires et de la pose des voies pendant toute une période de l'année pouvant aller de quelques semaines à plusieurs mois. Sur le tronçon entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, les ouvriers s'arrêtent six mois par an. Ceux œuvrant sur la partie entre Aix-les-Bains et Culoz sont immobilisés plusieurs semaines entre janvier et avril 1856. L'avancée des chantiers dépend donc de la saisonnalité. Mais, si le climat est rude en Savoie, il l'est encore plus dans d'autres secteurs des Alpes comme dans leur partie orientale.

¹ P. BRUNNER, *Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre*, Grenoble, Imp. Allier, 1935, p. 61.

² M. MERGER, « La révolution des transports : un concept périmé », *Historiens et Géographes*, n° 378, mai 2002, p. 223.

En revanche, un territoire de montagne présente quelques avantages pour les opérations préparatoires à la pose des voies. En effet, de nombreux matériaux peuvent être pris sur place pour les remblais et les ballasts, ce qui représente une économie importante en termes de frais de transport. Les pierres, les sables et les graviers sont extraits des nombreuses rivières qui parcourent le territoire savoyard, ainsi que des carrières locales. Le cahier des charges du Victor-Emmanuel préconise d'ailleurs d'utiliser « des matériaux de choix communément en usage dans les travaux publics de la localité¹ ».

Cette première phase des travaux en Savoie prend du temps et nécessite une main-d'œuvre abondante. Mais, selon la Compagnie Victor-Emmanuel, elle n'est ni motivée par le travail, ni particulièrement douée². Que cela soit exagéré ou non, il est certain que les chantiers avancent moins vite que ce qui était souhaité et convenu au moment de la signature de la convention en 1853.

Les tracés des lignes sont donc dépendants de plusieurs paramètres physiques, communs à l'ensemble des territoires alpins. Cela impose aux compagnies Victor-Emmanuel et PLM une approche spécifique du terrain. Des matériaux particuliers doivent être utilisés et des ouvrages d'art doivent être bâtis. Ces spécificités réclament de l'ingéniosité et induisent un surcoût par rapport à l'édification des chemins de fer dans les espaces de plaine.

1.1.2.- La pose des rails

L'étape suivante, la pose des rails, est en revanche plus rapide. Les lignes sont toutes à voie unique, hormis quelques passages comme les gares d'évitement et le tunnel du Mont-Cenis où il y en a deux. L'écartement des rails est standard, de 1, 435 mètres. La Compagnie Victor-Emmanuel s'adresse à un fournisseur étranger pour le matériel qui compose les voies. En effet, l'industrie métallurgique sarde est incapable dans les années 1850, de produire ce dont le chemin de fer national a besoin. Une commande de 5 500 tonnes de rails en fer laminé, de 343 tonnes d'éclisses (pièces d'acier maintenant bout-à-bout les rails), de coussinets et de 63 tonnes de boulons et écrous, est ainsi passée auprès des usines de L. Smet et Compagnie à Thy-le-Château en Belgique qui propose à la compagnie les tarifs les plus intéressants³. Pourtant, la tonne de rails lui est facturée 276, 50 Francs, ce qui est élevé si l'on

¹ 11 J 1048, article 39 du cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane et Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

² ADS, 1 FS 2493, lettre de C. Laffitte, 27 décembre 1854.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, contrat de fourniture de rails entre la Compagnie Victor-Emmanuel et L. Smet et Compagnie, 11 juillet 1854.

compare à ce que débourse à la même époque la Compagnie du Nord auprès du maître de forges français Léon Talabot (256, 90 Francs)¹. Il s'agit de produits sidérurgiques classiques, qui ne sont pas conçus spécialement pour un territoire de montagne². Un ingénieur métallurgiste et mandaté par la compagnie pour vérifier à Thy-le-Château la bonne qualité des rails fabriqués en janvier 1855. Son rapport est positif. La Compagnie Victor-Emmanuel doit certainement par la suite passer de nouveaux contrats lors du prolongement de la ligne, soit avec L. Smet, soit avec d'autres usines sidérurgiques, mais nous n'en avons pas trouvé de trace.

Tous ces matériaux sont transportés par le chemin de fer jusqu'à Lyon, puis un transporteur lyonnais, E. Plasson, s'engage à les acheminer depuis la gare de Vaise jusqu'au bord du lac du Bourget en bateau à vapeur³. Les premiers rails arrivent en Savoie en décembre 1854.

La pose des rails ne semble pas présenter de difficultés particulières, même si la plupart des ouvriers est une fois encore novice dans ce domaine. Pour C. Laffitte, le résultat est à la hauteur des attentes, puisque selon lui, la ligne de Savoie est « la meilleure dans l'Europe ⁴ ». Il tente en fait, de répondre aux critiques qui commencent à se faire entendre à Turin, et essaie de rassurer C. Cavour. En réalité, si l'on en juge par le témoignage de voyageurs, le chemin de fer Victor-Emmanuel est loin de pouvoir rivaliser avec les autres lignes. Ainsi, le tableau qui en est dressé par le prince Napoléon-Jérôme, qui se rend en Savoie en 1857, à l'occasion des cérémonies d'inauguration du pont de Culoz et du percement du Mont-Cenis, est loin d'être élogieux :

« A 7 h, départ par le chemin de fer pour Chambéry et Saint Jean de Maurienne. Mauvais wagon. Le chemin n'a qu'une voie. Les courbes beaucoup trop petites, les rampes trop fortes. C'est un chemin qui ne pourra jamais servir à la grande vitesse, et où en général on a beaucoup trop visé à l'économie. Les motifs sont que les voyageurs ne l'alimenteront jamais beaucoup et qu'il servira surtout au transport des marchandises. La compagnie à la tête de laquelle est M. Charles Laffitte, n'a voulu faire que le moins de frais possible jusqu'à la réussite de la percée des Alpes, mauvais et

¹ F. CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, *op.cit.*, p. 98.

² F. CARON, « Les commandes des compagnies de chemin de fer en France », *Revue d'histoire de la sidérurgie*, tome VI, 3, juillet-septembre 1965, p. 137-176.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, contrat pour le transport du matériel entre la Compagnie Victor-Emmanuel et E. Plesson, 3 octobre 1854.

⁴ Lettre de C. Laffitte à C. Cavour, 11 septembre 1857, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, *op.cit.*

faux calcul. Si la percée du Mont Cenis réussit il faudra refaire ce chemin qui ne pourra jamais être une grande artère avec la construction actuelle¹ ».

La Compagnie Victor-Emmanuel a effectivement entrepris les travaux « avec la plus grande économie » conformément aux prescriptions de la convention signée avec le royaume de Sardaigne en 1854². La qualité de l'ouvrage s'en ressent obligatoirement, ce qui n'a donc rien à voir avec le caractère accidenté du terrain sur lequel sont posés les rails.

Lorsque la Compagnie PLM devient propriétaire de la ligne du Rhône au Mont-Cenis en 1867, elle constate la médiocre qualité des installations fixes et tente de reprendre les choses en main. Le Conseil général de la Savoie se plaint fréquemment auprès du gouvernement français depuis l'annexion, que le mauvais état de la voie entre Modane et Culoz occasionne fréquemment des retards³. Le PLM entreprend rapidement des travaux de réfection. Des murs de soutènement sont consolidés, des rails sont changés. Le changement de rails est certes exigé par la médiocre qualité du fer employé, mais il s'agit aussi d'un problème rencontré de façon générale par toutes les compagnies. En effet, les rails dans les années 1850-1860, s'usent rapidement du fait de la mauvaise qualité du fer, et cela impose leur renouvellement au bout d'une petite dizaine d'années⁴. Afin d'y remédier, à partir des années 1870, le PLM adopte les rails en acier, comme ce qui a cours un peu partout en France à l'époque. La compagnie décide aussi de poser une seconde voie en 1884, entre Cruet et Chamousset pour fluidifier le trafic en provenance et en direction de Modane, Chambéry et Grenoble. Le PLM modifie également certains tracés pour plus de sécurité. En Maurienne par exemple, à hauteur du village d'Orelle, la voie qui longeait la montagne et passait sous un tunnel, est déviée par un pont au-dessus de l'Arc de façon à éviter les éboulements fréquents. La Compagnie PLM fait donc progresser la qualité du chemin de fer construit par son prédécesseur, et établit ses nouvelles lignes avec des matériaux plus élaborés. Plusieurs éléments permettent en fait cette amélioration. D'une part, les techniques et les matériaux employés ont évolué entre 1853 et les années 1870. D'autre part, le PLM a une assise financière que ne possédait pas la Compagnie Victor-Emmanuel et qui lui permet d'investir dans des infrastructures plus solides et donc plus coûteuses.

¹ AN, Archives privées Napoléon III, 400 AP 165, récit du voyage de Sa Majesté le prince Napoléon-Jérôme en Savoie à l'occasion de l'inauguration des travaux de percement des Alpes en 1857.

² ADHS, 11 J 1165, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances et le président du conseil d'administration de la compagnie de chemin de fer Victor-Emmanuel, 27 avril 1854.

³ *Rapports et délibérations du Conseil Général de la Savoie, sessions de 1871 et 1872*, Chambéry, Imp. de F. Puthod, 1872, 1873.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op.cit.*, p. 293.

Si la nature du terrain explique bien évidemment une partie des difficultés rencontrées par la Compagnie Victor-Emmanuel lors de la réalisation du chemin de fer en Savoie, elle ne justifie absolument pas les choix minimalistes ni les malfaçons qui sont mises en évidence lors de l'exploitation. En effet, d'autres territoires alpins, en Suisse ou en Autriche par exemple, doivent braver les mêmes obstacles physiques, mais ne sont pas pour autant confrontés à ce genre de problèmes. Les responsabilités sont partagées entre la Compagnie Victor-Emmanuel qui cherche à réaliser une ligne à moindre coût car le marché n'est pas certain puisque l'œuvre est plus politique qu'économique, et la société concessionnaire des travaux de T. Brassey, qui certes est expérimentée, mais qui fait en fonction des moyens octroyés et qui délègue des tâches primordiales à des entrepreneurs novices en la matière. Enfin, l'Etat sarde a lui aussi sa part de responsabilités. Conscient du manque de rigueur dont font preuve les deux précédents acteurs, il menace maintes fois C. Laffitte de prendre des mesures à leur encontre comme la loi l'y autorise, mais ne fait rien. L'Etat est davantage préoccupé par le financement d'une probable guerre contre l'Autriche.

1.2.- Les ouvriers au travail

Ces travaux réalisés encore manuellement, mobilisent une main-d'œuvre abondante pendant plusieurs années. Des centaines d'ouvriers sont employés tout le long des lignes à construire. Les renseignements dont nous disposons à leur sujet sont maigres et concernent uniquement la période du Victor-Emmanuel. Ceux au temps du PLM sont quasiment inexistantes. En fait, les archives des Etats et celles des compagnies ne conservent que de rares documents sur cette main-d'œuvre, puisqu'elle ne les concerne pas directement dans la mesure où elle est embauchée par des entrepreneurs indépendants. Quant aux documents produits par ces derniers, ils n'ont pas été retrouvés, soit parce qu'ils n'existent plus, soit parce qu'ils ne sont pas conservés dans les dépôts officiels. Les sources connues permettent seulement de dresser un profil général de ces ouvriers et de se faire une idée de leurs conditions de travail sur les chantiers du chemin de fer savoyard.

1.2.1.- Profil des ouvriers

Dès le début des travaux en 1853, la Compagnie Victor-Emmanuel, par l'intermédiaire de l'entrepreneur T. Brassey et des divers sous-traitants, devient le principal employeur en

Savoie. En effet, à la fin de l'année 1853, ce sont déjà 935 hommes qui œuvrent sur 17 chantiers dispersés tout le long du tracé entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne. Ils sont répartis aux différents endroits en fonction de la dureté de l'ouvrage. Ainsi, la préparation du terrain à côté du lac du Bourget mobilise à elle seule 201 personnes en raison des enrochements et de l'endiguement du Sierroz qu'il est nécessaire de réaliser. En revanche, le tronçon traversant Chambéry ne présente pas de difficulté particulière, puisque 46 ouvriers seulement y sont employés¹. Il est probable que toute la main d'œuvre des sous-traitants ne soit pas prise en compte dans ces chiffres.

Le nombre d'ouvriers reste constant la première année. Ils sont 904 en tout en décembre 1854. Mais, cet effectif ne suffit pas à la bonne marche des travaux. La Compagnie Victor-Emmanuel se plaint du manque de personnel et exige que la société de T. Brassey trouve des renforts, ce qu'elle fait rapidement². A la reprise des travaux au printemps 1855, 1 685 personnes travaillent sur le chantier. Près de la moitié est occupée sur le tronçon de la Maurienne qui demande le plus d'aménagements (enrochements, tunnels, ponts). Les effectifs ne font par la suite qu'augmenter. 2 500 ouvriers sont employés sur la totalité des chantiers en mai 1855³. Deux ans plus tard, en décembre 1857, ils sont plus de 3 000 à travailler sur la section d'Aix-les-Bains au Rhône, et plus de 4 000 sur celle allant jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne et ce jusqu'à la fin des travaux, en juillet 1858 pour la première section et en mars 1862, pour la seconde⁴. Il est très difficile d'esquisser des comparaisons entre les effectifs en Savoie et ceux d'autres chantiers à la même époque dans le royaume de Sardaigne, en France ou ailleurs, puisque les sources sont rares sur ce sujet.

La majorité des hommes employés en Savoie sont des novices en matière de chemin de fer. Pour la plupart d'entre eux, il s'agit de leur premier chantier ferroviaire. Ils sont plutôt habitués à travailler sur les ouvrages routiers. Ces ouvriers sont principalement des terrassiers, des manœuvres, des mineurs, des piqueurs, des carriers et des charrons. Pour les travaux préparatoires, la construction d'une voie ferrée requière en partie des métiers identiques à ceux de la route. Une main d'œuvre spécialisée, en nombre moindre, est également nécessaire à leurs côtés. Des tailleurs de pierres, des maçons, des charpentiers, des forgerons sont ainsi embauchés pour les passages requérant des installations particulières, le long du lac du

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, liste des ouvriers employés sur les chantiers du chemin de fer Victor-Emmanuel au 23 décembre 1853, envoyée au ministre des Travaux publics.

² *Ibidem*, lettre d'E. Barbier à C. Cavour, 21 novembre 1854.

³ *Le Patriote savoisien*, 3 mai 1855.

⁴ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 44, liste des ouvriers employée dressée très probablement par la Compagnie Victor-Emmanuel, 1858.

Bourget ou de la vallée de l'Arc par exemple¹. Des bateliers sont même employés sur les chantiers de la section d'Aix-les-Bains au Rhône, ce qui atteste de l'utilisation de la voie d'eau pour acheminer les hommes et les matériaux jusqu'aux chantiers². En effet, il est plus simple d'utiliser le bateau plutôt que la route pour accéder à certains points du tracé qui sont pris entre le lac et la montagne.

Quant à l'origine géographique de tous ces hommes, elle ne peut être connue avec précision. Il apparaît tout de même que les ouvriers sont principalement des Savoyards. Ainsi en décembre 1853, sur les 935 personnes employées, 746 sont « du pays » et 189 sont « étrangères »³. La formulation « du pays » tend même à faire penser que les ouvriers sont recrutés sur les lieux mêmes des chantiers. Ces hommes trouvent dans la construction du chemin de fer, un emploi temporaire allant de quelques semaines à plusieurs mois, dans une période où le chômage est important dans les campagnes et les villes de la Savoie. Cette activité redynamise un peu le tissu économique local en fournissant du travail à une main d'œuvre inactive. Il ne semble pas en revanche, qu'il y ait de paysans qui s'engagent pendant la saison creuse comme cela se fait ailleurs, tout simplement parce que les travaux sur le chemin de fer sont eux-aussi au point mort pendant une bonne partie de l'hiver en Savoie.

Les ouvriers « étrangers » quant à eux, sont surtout des Piémontais. L'ingénieur en chef Newman se plaint qu'ils ne soient pas plus nombreux sur les chantiers. Ils semblent qu'ils travaillent mieux que ceux « du pays »⁴. De fait, les Piémontais en Savoie sont les plus expérimentés. Les terrassiers et maçons ainsi que les mineurs du Piémont sont renommés. Ils ont plusieurs chantiers ferroviaires à leurs actifs, notamment celui du chemin de fer de Turin à Suse⁵. C'est T. Brassey, qui a réalisé ce dernier, qui les a fait venir en Savoie. Les ouvriers du Piémont ont la réputation d'être très endurants au travail, et surtout d'exiger des salaires moins élevés que les autres, ce qui explique qu'ils soient très souvent mal-aimés par leurs collègues « du pays ». Dans les années 1850-1860, ils sont aussi présents sur les chantiers du sud de la France, de la Loire, ou encore des Pyrénées⁶.

¹ *Ibidem*, liste des ouvriers employés sur les chantiers du chemin de fer Victor-Emmanuel au 23 décembre 1853, envoyée au ministre des Travaux publics.

² M.-J. ARNAUD-BERTHELEMY, *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle*, op. cit., p. 172.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 44, liste des ouvriers employés sur les chantiers du chemin de fer Victor-Emmanuel au 23 décembre 1853, envoyée au ministre des Travaux publics.

⁴ *Ibidem*, lettre d'E. Barbier au ministre des Travaux publics, 2 janvier 1854.

⁵ *Ibidem*.

⁶ A. CHATELAIN, « La main d'œuvre et la construction des chemins de fer au XIXe siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, n°4, 1953, p. 505.

L'entrepreneur anglais recrute également en 1855, une partie de sa main d'œuvre parmi les anciens ouvriers du chemin de fer de Lyon à Avignon dont il a été l'adjudicataire des travaux¹. Enfin, des ouvriers anglais et même irlandais sont également mentionnés, sans qu'il en soit précisé le nombre². Ils ont très probablement suivi T. Brassey en France. Le recrutement est donc basé essentiellement sur la connaissance et la réputation.

Peu d'indications transparaissent sur le montant des salaires versés et surtout sur leur évolution au cours de la période. En 1854, une partie des ouvriers non spécialisés qui travaille pour certaines entreprises de sous-traitance, touche, selon la *Gazette de Savoie*, 1, 30 Francs par jour à la belle saison, pour douze heures de travail. Ce montant est inférieur par exemple, à la rémunération que perçoivent les ouvriers sur les chemins de fer suisses à la même époque, qui est de 1,50 Francs³. Ces entreprises de sous-traitance sont alors sommées par la justice de verser des salaires plus décents. Ainsi, dans les années 1860, un ouvrier de « troisième catégorie » (manœuvre) gagne 2,30 Francs par jour, un travailleur de « deuxième catégorie » (mineur, piqueur, carrier) 2,50 Francs, et un de « première catégorie » (ouvriers spécialisés) 3 Francs⁴. Les entrepreneurs sont également tenus de verser aux ouvriers étrangers le même salaire qu'aux Savoyards⁵. Ces rémunérations sont légèrement supérieures à celles touchées par exemple à la manufacture de coton d'Annecy où les manœuvres reçoivent de 1,5 à 2 Francs et les ouvriers spécialisés entre 2,25 et 4,5 Francs⁶. En revanche, ces salaires se situent dans la moyenne de ceux perçus dans l'industrie à l'échelle de la France, qui est de 2,45 Francs en 1860-1865⁷.

Les salaires restent néanmoins faibles compte-tenu des conditions de travail auxquelles ces hommes sont confrontés.

1.2.2.- Les aléas du chantier

A quelque endroit que soit situé le chantier ferroviaire, le travail des ouvriers présente des risques. Les accidents, des plus anodins aux plus graves sont fréquents, et le caractère

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 45, lettre de T. Brassey à E. Barbier, 21 mars 1855.

² *Le Patriote savoisien*, 11 août 1855.

³ *Gazette de Savoie*, 8 septembre 1854.

⁴ ADHS, 10 M 36, rapport du préfet de la Haute-Savoie, 1862.

⁵ ADS, 1 FS 2493, lettre de C. Laffitte à l'intendant de la Savoie, 27 décembre 1854.

⁶ N. MARTIGNOLES, « Ouvrières et ouvriers de la Manufacture d'Annecy », *L'Histoire en Savoie*, n° 21, 2011, p. 34.

⁷ G. POSTEL-VINAY, J. MAIRESSE, J. HEFFER, J.-M. CHANUT, « Les disparités de salaires en France au XIXe siècle », *Histoire et Mesure*, vol. 10, n° 3-4, 1995, p. 385.

montagneux du territoire savoyard en multiplie les facteurs. Les éboulements, les détachements de rochers sont fréquents du fait de l'instabilité des terrains. Plusieurs hommes sont également gravement blessés et parfois même tués, par les wagons utilisés pour acheminer les matériaux. Le chemin de fer est nouveau pour la plupart des ouvriers qui n'ont pas forcément conscience des risques qu'ils encourent. Peut-être plus qu'ailleurs, ce travail nécessite de la vigilance et une bonne condition physique.

L'entreprise T. Brassey a d'ailleurs passé un accord, dès l'ouverture des chantiers, avec les hospices de Saint-Jean-de-Maurienne et de Chambéry pour qu'ils prennent en charge les ouvriers blessés¹. Les frais médicaux sont donc assumés par l'employeur, et en règle générale, lorsqu'un ouvrier décède sur le chantier, des secours sont accordés à sa famille. Aucune statistique n'a été réalisée à l'époque, et ne peut l'être aujourd'hui, sur le nombre d'accidents mortels ou non. Au regard des sources dont nous disposons, moins d'une dizaine de décès semble être survenue pendant la construction du premier tronçon du chemin de fer Victor-Emmanuel de 1854 à 1856².

Ces conditions de travail parfois dangereuses, ne font qu'attiser les tensions entre les ouvriers et leurs employeurs, et ce d'autant plus que les salaires sont plutôt faibles et que leur paiement est irrégulier. Les entreprises de sous-traitance ont souvent une santé financière incertaine. Il semble même que certaines cherchent alors à escroquer la main d'œuvre, et principalement celle extérieure à la Savoie. L'opinion publique s'émue d'ailleurs à plusieurs reprises de leur sort³. En 1855, par exemple, plusieurs mouvements d'humeur, pouvant aller jusqu'à des actes de violence et des vols, apparaissent chez les ouvriers. Les entrepreneurs refusent de leur payer les 2 Francs journaliers qui avaient été convenus au départ. Les travailleurs s'arment alors de bâtons et de cailloux et menacent les employeurs qui répliquent en brandissant des pistolets. Les carabiniers sont obligés d'intervenir pour rétablir l'ordre et les entrepreneurs sont sommés de verser ce qu'ils doivent. Cette année-là, les forces de l'ordre sont appelées à plusieurs reprises sur les chantiers au moment de la distribution des paies, afin de calmer les ouvriers⁴. Les retards de paiement sont classiques dans le monde ferroviaire et encore plus dans le monde de la sous-traitance. Les entrepreneurs et les sous-traitants se

¹ ADS, 1 FS 2493, lettre de l'intendant provincial de la Maurienne à l'intendant général de la Savoie, 16 avril 1855.

² ADS, 1 FS 2493 et 2494, correspondance entre l'intendant général de la Savoie, l'intendant provincial de la Maurienne, et la Compagnie Victor-Emmanuel, 1854-1856.

³ *Gazette de Savoie*, 8 septembre 1854. AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 44, lettre de l'intendant provincial de la Maurienne au ministre des Travaux publics, 9 mars 1855.

⁴ ADS, 1 FS 2493, lettre à l'intendant général de la Savoie, avril 1855.

rejettent mutuellement la faute, ce qui est difficile à vivre pour des ouvriers qui n'ont pas d'épargne.

A partir de 1864, l'instauration du droit de grève fournit un nouveau moyen de protestation, légal, aux ouvriers. Des mouvements sont ainsi enregistrés sur les chantiers haut-savoyards en 1878, à chaque fois au sujet du versement des salaires¹. Plusieurs affaires sont également portées par les ouvriers devant les juges de paix. En 1862, celui d'Annecy leur donne raison et impose à l'entrepreneur assigné le paiement de salaires plus élevés et des indemnités². Les conflits entre les travailleurs et le patronat, la norme des grands chantiers, n'épargnent donc pas le territoire savoyard.

Ces relations tendues et les revendications ouvrières ne contribuent pas à ce que ces ouvriers soient bien vus par les populations locales. En effet, les ressentiments et surtout les préjugés à leur égard sont nombreux. L'arrivée de plusieurs centaines d'hommes inquiète les autorités, d'autant plus qu'ils sont célibataires. En effet, en Savoie pour quelques semaines ou quelques mois seulement, ils n'emmènent pas leur famille avec eux (à la différence du chantier du tunnel du Mont-Cenis). Les populations considèrent alors que leur moralité est douteuse. Les rixes sous l'emprise de l'alcool sont particulièrement craintes. Des vols de récoltes, à tort ou à raison, leurs sont également attribués³. Des communes réclament pour y remédier, une surveillance du territoire de jour comme de nuit par des gardes armés⁴. Enfin, à en croire les plaintes des syndics des différents villages, les ouvriers étrangers ne seraient pas tous en règle avec la loi, puisqu'ils ne se feraient pas systématiquement enregistrer avec leur livret et leur passeport à leur arrivée⁵.

Les ouvriers piémontais sont les plus critiqués et des bruits circulent à leur sujet. Les communes savoyardes craignent en effet qu'ils apportent avec eux toutes sortes d'épidémies et principalement le choléra qui sévit en 1854, de l'autre côté des Alpes. Elles demandent alors à l'intendant général de la Savoie, d'interdire leur venue⁶. L'ingénieur en chef Newman tente d'apaiser les choses et assure qu'aucune des personnes travaillant sur les chantiers n'est originaire des régions touchées par cette maladie, dont le Piémont ne fait d'ailleurs pas partie⁷. Les ouvriers anglais quant à eux sont rejetés du fait de la barrière de la langue. Tous

¹ ADHS, 10 M 36, rapport de la gendarmerie adressé au préfet de la Haute-Savoie, 28 février 1878.

² *Ibidem*, lettre de la gendarmerie impériale au préfet de la Haute-Savoie, non datée mais après mai 1862.

³ ADS, 1 FS 2495, lettre du syndic de Brison à l'intendant général de la Savoie, 25 janvier 1857.

⁴ M.-J. ARNAUD-BERTHELEMY, *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle*, op.cit., p. 175.

⁵ ADS, 1 FS 2494, lettre du syndic de Montmélian à l'intendant général de la Savoie, 9 mai 1855.

⁶ ADS, 1 FS 2493, lettre du comité de salubrité publique de Chambéry à la Compagnie Victor-Emmanuel, 31 août 1854.

⁷ *Ibidem*, lettre de l'ingénieur en chef Newman au comité de salubrité publique de Chambéry, 7 septembre 1854.

ces hommes peinent à trouver un logement et vivent la plupart du temps dans des conditions précaires.

La peur de « l'étranger » se fait clairement sentir aux alentours des chantiers. Ces ouvriers pour une part extérieurs au territoire sur lequel ils travaillent, sont pour les habitants, les vecteurs de profonds bouleversements sociaux¹.

La pose des premières voies ferrées en Savoie, nécessite plusieurs années et mobilise une abondante main d'œuvre. Les obstacles physiques communs à tous les territoires alpins impactent incontestablement les conditions de travail des ouvriers et de tout le personnel encadrant, mais ne suffisent pas à expliquer la lenteur des travaux ou leurs résultats parfois contestables. Les facteurs humains, économiques et politiques rentrent également en ligne de compte. Il en va de même pour la construction du reste des infrastructures et des superstructures.

¹ Cet aspect sera étudié dans le chapitre 7.

2. La construction des autres installations

Parallèlement à la pose des rails, les compagnies ferroviaires doivent édifier les gares et les stations ainsi que leurs divers aménagements, et commander le matériel roulant. Une fois encore, elles doivent répondre à des impératifs budgétaires, et prendre en compte des aspects techniques et technologiques¹. La régularité des services, la rentabilité de l'entreprise, mais aussi la sécurité des voyageurs doivent être garanties par ces installations. Alors, ce territoire de montagne impose-t-il pour y parvenir, aux compagnies Victor-Emmanuel et PLM, l'emploi d'un matériel fixe et mobile spécifique ? Constate-t-on une évolution dans ces réalisations lors du passage d'une société à l'autre ?

2.1.- Les gares et stations

Pour la plupart des compagnies ferroviaires, les gares sont plus qu'un simple bâtiment utilisé pour le transit des marchandises et des voyageurs. Elles sont la première image que les passagers ont d'une ville ou d'un village. Elles doivent être le reflet de la puissance économique, mais aussi politique, de leur propriétaire – les compagnies ferroviaires – et des communes sur lesquelles elles sont implantées. Dans le cas de la Savoie, il semble que cela soit particulièrement vrai.

2.1.1.- Des installations à moindre coût avec le Victor-Emmanuel

A partir de la seconde moitié du XIXe siècle, la gare devient la nouvelle porte d'entrée de la ville². Elle s'accapare le rôle que jouaient auparavant les ouvertures dans les remparts

¹ F. CARON, « La naissance d'un système technique à grande échelle : le chemin de fer en France (1832-1870) », in « Histoire des techniques », *Annales histoire, sciences sociales*, n° 4-5, juillet-octobre 1998, p. 839-857.

² F. MICHAUD-FREJAVILLE, N. DAUPHIN, J.-P. GHUILHEMBET (dir.), *Entrer en ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 13. F. BOURILLON, « Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, printemps 2008, p. 160.

entourant la cité. Elle représente désormais la ville, mais aussi la compagnie qui l'a construite. C'est pourquoi cette dernière lui accorde beaucoup d'importance du point de vue de son architecture et de ses aménagements. La gare doit être pratique, fonctionnelle, mais aussi élégante et imposante¹. La Compagnie Victor-Emmanuel, comme les autres, tente d'offrir ses propriétés à ses gares savoyardes, mais sans toujours y parvenir puisque toujours à la recherche du moindre coût.

La convention signée avec le gouvernement sarde en 1853, prévoit l'installation de gares de trois catégories différentes en fonction de leur degré d'importance, de leur emplacement et de leur surface². Ce classement est en réalité très vite oublié.

La première gare édifiée par la compagnie est celle de Chambéry. Elle est construite, comme toutes les autres gares et stations par des entrepreneurs savoyards qui s'engagent à respecter les plans dessinés par la société et à utiliser en priorité les matériaux locaux, moins chers que ceux importés³. A Chambéry, le bâtiment principal de trois travées, accueille au rez-de-chaussée les voyageurs et le local pour la vente de billets (document 15). Une seule salle d'attente reçoit les passagers de première, deuxième et troisième classe, ce qui constitue une économie certaine. En effet, en France à la même époque, les gares desservant des villes de l'importance de Chambéry, disposent de deux salles d'attente distinctes, une pour les première et deuxième classes et l'autre pour la troisième. Un kiosque à journaux et livres est par la suite installé à côté de la salle d'attente à Chambéry. En 1864, une petite aile sans étage est ajoutée du côté de Saint-Michel-de-Maurienne. Ce bâtiment principal donne directement accès aux deux quais dont l'un seulement est couvert par une avancée métallique. A l'étage supérieur, sont installés les logements du chef et du sous-chef de gare. La façade extérieure est surmontée d'une petite horloge, élément indispensable pour toute gare, et comporte trois portes d'accès au rez-de-chaussée, ainsi que trois baies de chaque côté, et une rangée de huit fenêtres à l'étage. La toiture à quatre pans de forte inclinaison, est bordée d'une corniche ouvragée⁴. Nous ne connaissons pas le nom de l'architecte qui en a réalisé les plans, mais il est très probable qu'il s'inspire de ce qui est fait en France à la même époque⁵.

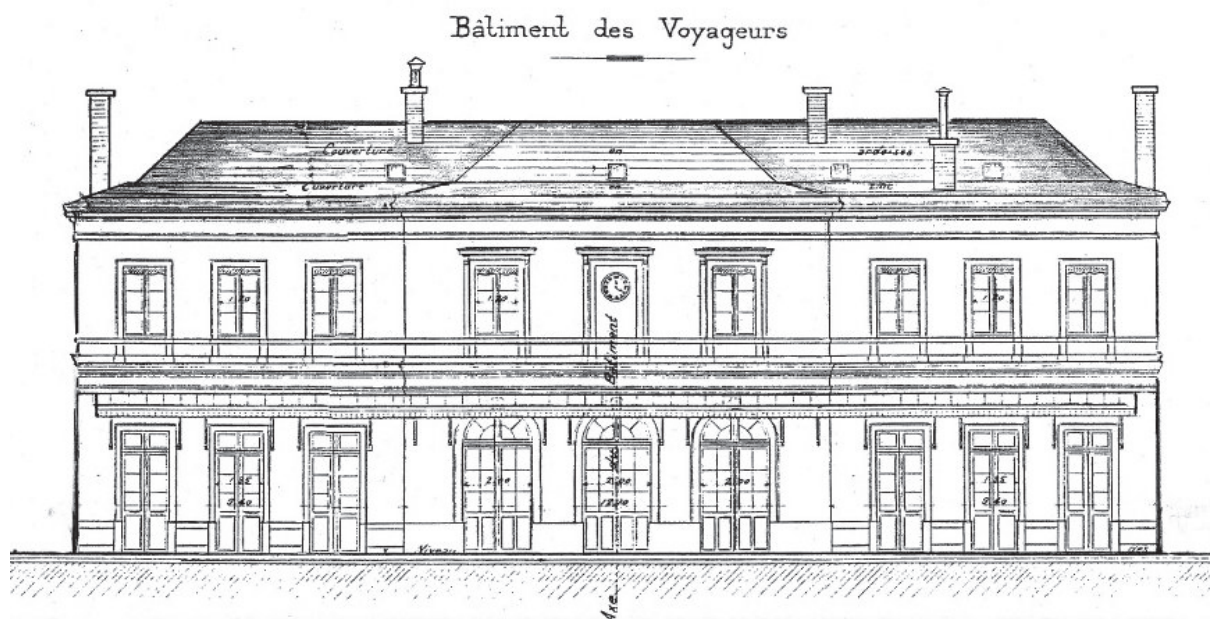
¹ K. BOWIE (dir.), *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987, 204 p.

² ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane et Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

³ *Ibidem*.

⁴ G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, 2010, p. 28, certainement d'après les archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues.

⁵ F. POUPARDIN, *L'architecture des bâtiments voyageurs du chemin de fer en France, des origines à la Seconde guerre mondiale. Etude des programmes et des types*, thèse de doctorat en histoire de l'art sous la direction de G. Monnier, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, 2005, 650 p. D. NOTARNICOLA, F.

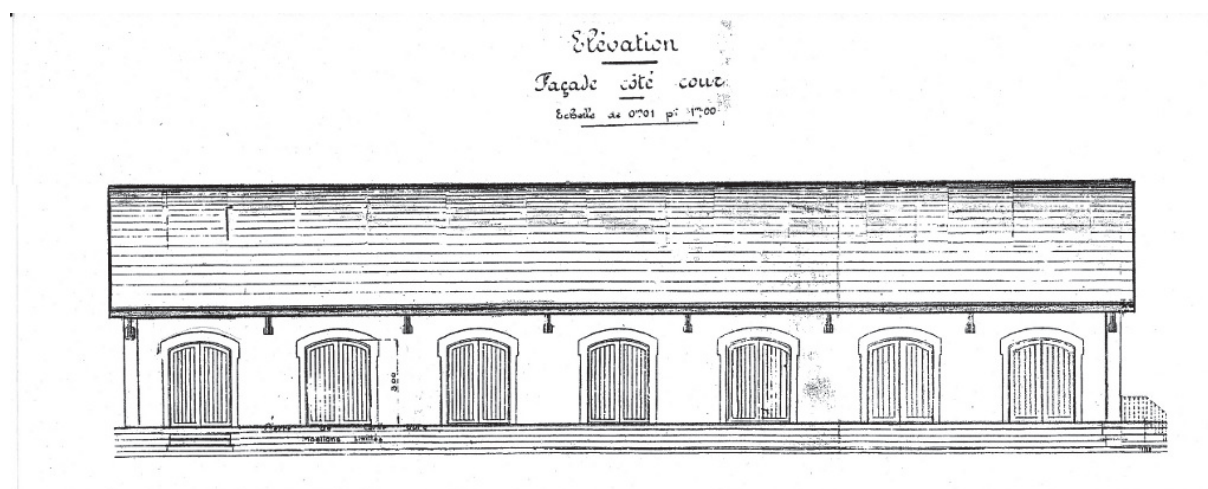


Document 15. Dessin de la façade du bâtiment voyageurs de la gare de Chambéry en 1854 (G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, 2010, 149 p, très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).

Un autre bâtiment abrite les locomotives, les voitures et les wagons, tandis que deux halles sont construites, l'une pour les arrivages de marchandises, l'autre pour les expéditions (document 16). Les aménagements extérieurs comprennent également une remise, un réservoir pour l'eau alimentant les locomotives, un quai à bestiaux, un autre pour les marchandises, un autre encore pour le coke, quatre voies de service, une plaque tournante, une grue et probablement un pont à bascule pour le chargement et le déchargement des wagons. Deux autres bâtisses abritent les logements des chefs et sous-chefs de dépôt, et les bureaux de la Compagnie Victor-Emmanuel¹. Un peu plus loin est construit le bureau de l'octroi, service administratif chargé de prélever les taxes sur les importations. Cet édifice était auparavant installé aux limites extérieures de la ville qui matérialisaient la porte d'entrée de la cité. Puisque dorénavant c'est la gare qui en constitue la nouvelle entrée, il est normal que l'octroi soit édifié à côté d'elle.

POUPARDIN, « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, p. 91-126.

¹ *Ibidem*.



Document 16. Dessin d'une des halles de marchandises à la gare de Chambéry en 1854 (G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, op. cit. très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).

Les autres gares principales sur la ligne comme celles de Saint-Jean-de-Maurienne et d'Aix-les-Bains sont de plus petites tailles. La première possède pourtant les mêmes installations que celle de Chambéry puisqu'en 1854, le gouvernement sarde et la compagnie décident d'en faire une gare terminus. Celle d'Aix-les-Bains, bien qu'elle aussi gare terminus jusqu'à l'ouverture de Culoz en 1858, est moins bien équipée. Elle est installée en dehors de la ville, en bordure du lac du Bourget, à Choudy, de façon à connecter voie d'eau et voie ferrée. Les bâtiments pour le stockage des marchandises et des outils sont de petites tailles, tout comme la remise pour le matériel roulant¹.

Dès 1854, sous couvert de difficultés économiques, la Compagnie Victor-Emmanuel renégocie ses engagements avec le gouvernement sarde, et est autorisée à ne construire que le chemin de fer d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, et à n'édifier que des installations à moindre coût². Les huit stations qui jalonnent le parcours sont construites pour être seulement provisoires. Seules les gares d'Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélian (où doit se connecter le chemin de fer de Grenoble) et Saint-Jean-de-Maurienne sont construites de manière définitive. La nouvelle convention ne précise pas à quel moment ces édifices provisoires seront remplacés par des définitifs. Les stations sont alors toutes construites sur le même modèle. Ce sont de petits bâtiments en bois, aux quais non couverts. Les maisons des

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 43, lettre de l'ingénieur L. Ranco à C. Laffitte, 1854. Archives municipales d'Aix-les-Bains (AMA), registre de délibérations municipales, 1857.

² ADHS, 11 J 1165, convention entre le président du Conseil des ministres, le ministre des Finances et le président du conseil d'administration de la compagnie de chemin de fer Victor-Emmanuel, 27 avril 1854.

gardiens sont également utilisées pour accueillir les voyageurs¹. Les installations sont donc très rudimentaires et la compagnie réalise des économies au détriment du confort des voyageurs, qui sont obligés d'attendre le train dehors, par tous les temps. Les passagers ne manquent d'ailleurs pas de se plaindre au Victor-Emmanuel de ces conditions.

Des problèmes se posent aussi dans les gares définitives. Ainsi, celles de Chambéry, d'Aix-les-Bains et de Saint-Jean-de-Maurienne, ne sont pas assez grandes pour recevoir convenablement les voyageurs et contenir toutes les marchandises qui y transitent. Aucune pièce n'est prévue par exemple, pour les bagages, comme cela se fait en France². Les halles à marchandises sont trop petites et les produits sont entreposés dehors, exposés à toutes les intempéries. Chambéry ne dispose même pas d'un buffet. Les gares terminus et celles de Chambéry peinent à régler les problèmes liés à la manutention des marchandises, à la manœuvre des locomotives et des wagons. Elles ne répondent donc pas aux besoins du service villes où elles se situent et surtout de l'importance du trafic qui y circule.

En France aussi, les problèmes d'encombrement existent, mais dans les années 1850, des solutions sont trouvées. Les bâtiments et les quais sont agrandis, les transbordements sont mieux organisés. Les gares françaises sont désormais appropriées à leur usage³. D'autre part, depuis 1857, les stations provisoires y sont interdites. La Savoie accuse donc de ce point de vue-là, un sérieux retard.

Les gares et les stations savoyardes sont finalement bien le reflet à la fois de la faible puissance économique de la Compagnie Victor-Emmanuel et de sa volonté de ne pas trop en faire.

2.1.2.- Un symbole de puissance du temps du PLM

Lorsque la Compagnie PLM reprend le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis en 1867, elle hérite de ces installations fixes. Disposant de capitaux plus importants que son prédécesseur et dotée d'une vision à long terme, elle entreprend progressivement des travaux de rénovation dans les différentes gares et stations. Elle est hésitante au début à investir dans un chemin de fer qui n'a pas encore fait ses preuves et qui jusque-là s'est avéré être un gouffre financier. Elle attend d'être certaine que le percement du tunnel du Mont-Cenis va

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, lettre de L. Ranco à C. Laffitte, 17 mars 1856.

² Archives municipales de Chambéry (AMC), 2 O 1, lettre de la Compagnie Victor-Emmanuel au maire de Chambéry, 1865.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France. tome premier, 1740-1883, op. cit.*, p. 317.

bien aboutir, avant d'entreprendre les plus gros travaux. Elle commence par consolider les stations provisoires disposées tout le long de la ligne, de façon à les mettre aux normes établies par le PLM. Elles correspondent ainsi aux bâtiments de quatrième catégorie dans la classification établie en 1881, par l'ingénieur de la compagnie, Daveluy¹. Le bâtiment pour voyageurs mesure environ 8 mètres sur 8 et comprend un étage où est logé le chef de gare. Un quai couvert de 15 ou 20 mètres de longueur est destiné aux marchandises et un trottoir de 100 mètres est réservé aux usagers. Des lieux d'aisance sont également installés². Les stations de Chindrieux, de Chamousset ou encore de La Chambre, sur la ligne de Culoz à Modane, sont ainsi rénovées.

La Compagnie PLM modifie ensuite l'agencement des gares existantes de façon à ce qu'elles répondent enfin aux besoins des services de voyageurs et de marchandises. Des projets d'agrandissement pour Chambéry sont esquissés dès 1867. Dès l'année suivante, le bâtiment central se voit prolongé d'une deuxième aile du côté de Culoz. Un vestibule, un bureau pour la messagerie, ainsi qu'une salle pour la distribution des bagages y sont installés³. Un buffet finit par ouvrir. Des toilettes sont aussi aménagées. A l'extérieur, un abri pour les voyageurs couvre désormais le quai central qui est d'ailleurs prolongé. Le PLM cherche donc à améliorer le confort des usagers et les services proposés. Une plus grande remise et un nouveau bâtiment sont également construits. Ce dernier doit abriter les bureaux des services de la petite et de la grande vitesse, ainsi que la conciergerie. Le réservoir d'eau est remplacé. Six nouvelles voies sont enfin installées (photographie 24)⁴.



Photographie 24. Photographie de la gare de Chambéry en 1884 (G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, op.cit., 2010, 149 p, très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).

¹ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome second, 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005, p. 185

² ADHS, 4 S 91, lettre de la compagnie du PLM adressée au préfet de la Haute-Savoie, 1867.

³ AMC, 2 O 1, lettre du préfet de la Savoie au maire de Chambéry, 1^{er} avril 1869.

⁴ G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, op. cit., p. 34.

Le PLM construit également de nouvelles gares. Celle d'Aix-les-Bains située au départ à Choudy, est déplacée de façon à ce qu'elle soit plus proche du centre-ville et qu'elle facilite l'accès des curistes aux thermes. Son architecture est classique de celle des gares du PLM¹ (document 17). Le bâtiment des voyageurs est composé d'un corps central à un étage et à cinq travées. Les ailes latérales ont trois travées. L'étage est percé de cinq fenêtres simples. Une avancée se déploie sur toute la longueur du bâtiment des voyageurs. On retrouve l'horloge au sommet de la façade, au centre de l'édifice. Au début des années 1880, la gare comprend un bâtiment pour les voyageurs et un autre pour les marchandises, un quai couvert, et un abri pour voyageurs. Une remise pour les voitures et une pour les machines sont installées, ainsi qu'un quai à coke et un réservoir d'eau pour les locomotives. Sept voies, dont cinq sont réservées aux manœuvres diverses, sont construites. Les infrastructures pour les marchandises sont cependant plus limitées qu'à Chambéry, ce qui témoigne de la volonté de la compagnie d'en faire une gare principalement à usage des touristes².



Document 17. Carte postale de la gare d'Aix-les-Bains à la fin des années 1860 (collection H. Billiez).

¹ F. POUPARDIN, « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, 2008, p. 59-71.

² ADS, 51 S 1, plan de la gare d'Aix-les-Bains, 1879.

La compagnie entreprend enfin de construire des gares et des stations sur ses nouvelles lignes en direction de la Haute-Savoie. La grande majorité de ces bâtiments sont d'un style architectural très classique, qui correspond à celui de la plupart de ceux édifiés sur le réseau à partir des années 1870. En effet, si de 1857 à 1870, le PLM n'impose pas un style particulier et continue à construire des édifices influencés par l'architecture des anciennes compagnies qui ont été incorporées dans son réseau, après cette période, elle standardise ses constructions¹. Les coûts s'en trouvent réduits. Les nouveaux bâtiments sont donc édifiés selon un plan type assez simple, qui est modulable en fonction de l'importance de la gare. Celle de troisième classe, comme Albens (ligne Aix-les-Bains-Annecy), Machilly (ligne Annemasse-Evian) et Marignier (ligne La Roche-sur-Foron-Cluses) comprend un bâtiment de voyageurs de 12 mètres sur 8, avec une salle d'attente unique, un quai couvert de 15 mètres, un autre découvert de 35 mètres pour le service des marchandises, deux trottoirs couverts de 100 mètres et des lieux d'aisance. Une remise est également construite à côté.

Les gares de deuxième classe mesurent 21 mètres sur 8. Le bâtiment principal accueille deux salles d'attente. A l'extérieur sont installés un quai couvert de 25 mètres et un quai découvert de 50 mètres, deux trottoirs couverts de 100 mètres, des lieux d'aisance, une ou deux halles pour les marchandises et les outils, et un réservoir d'eau de secours pour les locomotives. Les gares de Rumilly (ligne Aix-les-Bains-Annecy) et de Bonneville (ligne La Roche-sur-Foron-Cluses) bénéficient de ces aménagements. Celles de première catégorie, comme Thonon-les-Bains, Evian et Cluses, comprennent un pavillon central de 20 mètres sur 8, deux ailes de 8 mètres sur 9, trois salles d'attente et une banque à bagages. A l'extérieur, se trouvent un quai couvert de 25 mètres et un découvert de 30 mètres, des lieux d'aisance, deux halles pour les marchandises. Enfin, les gares d'Annecy et d'Annemasse constituent une catégorie à part, liée au fait que la première desserve une préfecture et que la seconde soit la dernière avant la Suisse. Le bâtiment de voyageurs et ses quais sont semblables à celui d'Aix-les-Bains et de Chambéry. Le quai de marchandises mesure 75 mètres dont 40 sont couverts. Les annexes sont en revanche un peu plus petites qu'à Chambéry et Aix-les-Bains. Une remise pour deux machines, un réservoir et un quai à coke complètent le tout². Si la taille des bâtiments et les équipements varient en fonction des besoins des services, toutes les gares savoyardes postérieures à 1870, sont construites dans le même style.

¹ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome premier, 1740-1883, op. cit.*, p. 327.

² ADHS, 4 S 91, lettre de la Compagnie du PLM adressée au préfet de la Haute-Savoie, 1867.

Il a fallu donc une vingtaine d'années (décennies 1870-1880) à la Compagnie PLM pour que les gares savoyardes soient dotées des mêmes installations que celles du reste de son réseau et pour apposer son empreinte architecturale sur le territoire.

2.2.- Le matériel mobile

Si les caractéristiques physiques du territoire savoyard ne requièrent pas un matériel fixe – rails et gares – particulier, il n'en est pas de même en ce qui concerne le matériel mobile. En effet, les fortes rampes et les courbes parfois très serrées, imposent l'utilisation de locomotives, de voitures et de wagons différents de ceux d'espace de plaine¹. Ces contraintes pèsent sur le développement du chemin de fer en Savoie en même temps qu'elles dynamisent les recherches technologiques.

2.2.1.- Le matériel de traction

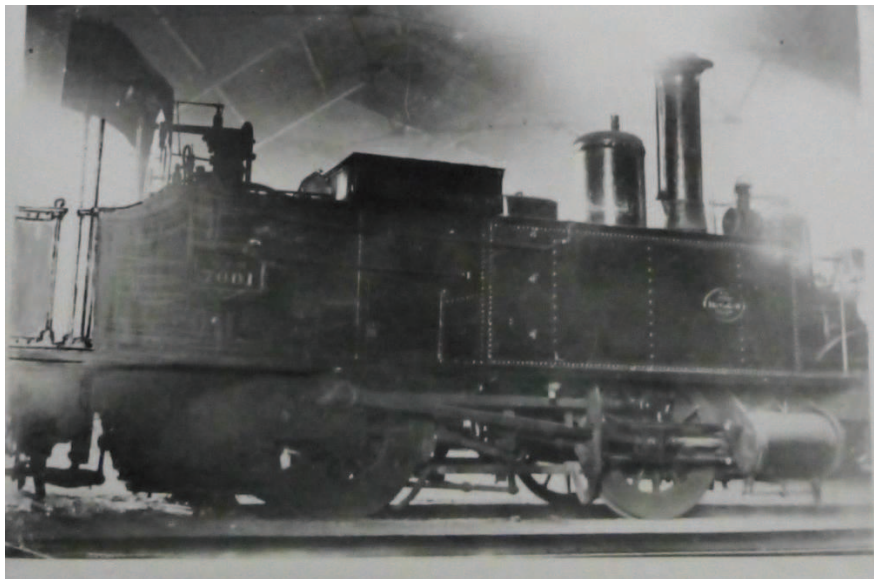
La Compagnie Victor-Emmanuel prend contact en 1853 et 1854, avec plusieurs constructeurs de locomotives, afin de trouver celui qui lui proposera la machine la plus performante, capable de gravir des pentes raides, et tout cela au meilleur prix. Les modèles de locomotives utilisées dans les espaces de plaine à l'époque pourraient circuler entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne, en revanche, elles ne seraient pas en mesure de grimper des rampes plus importantes comme celles qui se trouvent entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane et qui peuvent atteindre 30 ‰. Bien qu'en 1854, le chemin de fer prévu ne doive pas dépasser Saint-Jean-de-Maurienne, la Compagnie Victor-Emmanuel préfère anticiper son extension, et commander des modèles plus puissants qui ne soient pas uniquement réservés à la plaine². De tels engins induisent obligatoirement un surcoût que la compagnie compense avec de faibles dépenses pour les installations fixes.

¹ A. CHAPELON, « Histoire des origines de la locomotive à vapeur et de son évolution en France », in *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Les Presses Modernes, 1963, p. 110-194. C. LAMMING, *Au cœur des locomotives*, Paris, Hachette Collections, 2004, 239 p. J. PAYEN, *La machine locomotive en France : des origines au milieu du XIXe siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1988, 262 p.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, lettre de C. Laffitte au ministre des Travaux publics, 19 octobre 1854.

Après être entré en négociation dans un premier temps avec les usines Schneider du Creusot¹, le choix de la compagnie se porte finalement sur la société J. Cockerill à Seraing, une des plus importantes entreprises sidérurgiques d'Europe. Cette dernière est de plus, déjà en train de travailler avec les ingénieurs G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni sur un modèle de locomotive puissante, la « Mastodonte des Giovi », pour la ligne à forte rampe des Apennins². La Compagnie Victor-Emmanuel est obligée de faire appel à des sociétés étrangères car l'industrie sarde dans ce secteur n'en est qu'à ses balbutiements. Il existe bien des ateliers de constructions mécaniques, « Il Meccanico », à Sampierdarena, mais leurs activités peinent à démarrer depuis leurs installations en 1847³.

Le modèle des machines commandées en Belgique est composé de deux locomotives de 28 tonnes à quatre roues, attelées dos à dos, pouvant fonctionner isolément dans les parties peu inclinées de la ligne. Chacune porte deux caisses à charbon pouvant contenir en totalité deux mètres cube de coke et trois caisses à eau d'une capacité de 3 500 litres. Son frein, d'un nouveau système, agit directement sur les rails plutôt que sur les roues, pour davantage de sécurité à la descente⁴. Elle est destinée aux services des voyageurs et des marchandises. Attelée dos à dos, elles peuvent remorquer 170 tonnes à 30 km/h, sur des pentes de 30 ‰ (photographie 25).



Photographie 25. Locomotive des ateliers Cockerill construite en 1855-1856 (photographie de la fin des années 1870) (collection H. Billiez).

¹ Lettre de C. Laffitte à C. Cavour, 11 juillet 1854, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

² A. GUINTINI, « La tecnologia delle linee di montagna e dei trafori ferroviari dai Giovi alla Direttissima », in F. PANZERA, R. ROMANO (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, op. cit., p. 168.

³ M. MERGER, « L'industrie italienne de locomotives. Reflet d'une industrialisation tardive et difficile, 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, n° 8-3, 1989, p. 338.

⁴ *Gazette de Savoie*, 23 août 1855. *Bullettino delle strade ferrate*, 30 janvier 1856.

Les contraintes de terrain stimulent en fait l'innovation en Savoie, puisque l'ingénieur qui a conçu les plans de cette locomotive, le Luxembourgeois E. Mayer, est employé au chemin de fer Victor-Emmanuel. Ce dernier connaît bien les problématiques alpines puisqu'il a déjà travaillé sur le plan incliné des Apennins en partenariat avec les établissements J. Cockerill. Ce dernier point explique aussi que la Compagnie Victor-Emmanuel se soit tournée vers cette entreprise. E. Mayer s'inspire d'ailleurs de la « Mastodonte des Giovi » pour concevoir le modèle pour la Savoie¹. Il suit tout le processus de fabrication de la future locomotive et assiste aux premières expériences faites en Belgique, aux côtés d'ailleurs de G. Sommeiller qui a lui aussi travaillé chez J. Cockerill.

Dix locomotives sont ainsi commandées à Seraing en 1854. Les deux premières doivent être livrées en septembre 1855, deux autres le mois suivant, et les six autres en janvier, février et mars 1856, à raison de deux machines par mois. Dans le cas où la ligne serait ouverte avant la première échéance, l'entreprise J. Cockerill s'engage à louer quatre locomotives à la Compagnie Victor-Emmanuel. En revanche, si le constructeur ne respecte pas les délais, il devra fournir gratuitement des machines jusqu'à la livraison de celles commandées².

Les délais étant serrés, c'est ce deuxième cas de figure qui se produit en fait. La construction des machines prend plus de temps que prévu et Cockerill n'est pas en mesure de tenir ses engagements. La Compagnie Victor-Emmanuel qui subit la pression du gouvernement sarde et des actionnaires, doit impérativement mettre en service la ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne. Elle s'adresse alors aux compagnies ferroviaires françaises, afin de leur louer temporairement des machines. La première contactée, celle du Lyon-Genève refuse. C'est finalement auprès de la Compagnie de l'Ouest qu'elle trouve une solution³. Les premières locomotives J. Cockerill n'arrivent en Savoie qu'en janvier 1856.

Cette année-là, la Compagnie Victor-Emmanuel passe commande de six nouvelles locomotives, du même type que celles imaginées par E. Mayer, auprès de l'usine anglaise de W. Fairbairn qui a notamment travaillé pour le *London and North Western Railway* (photographie 26). Parallèlement, elle demande quatre nouvelles machines aux établissements J. Cockerill. Plus lourdes (38 tonnes), ces dernières sont seulement destinées à la traction des

¹ L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, Paris, Ed. Vincent Fréal et Cie, 1971, p. 335.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, contrat pour la fourniture de dix locomotives entre la Compagnie Victor-Emmanuel et les établissements J. Cockerill, 14 septembre 1854.

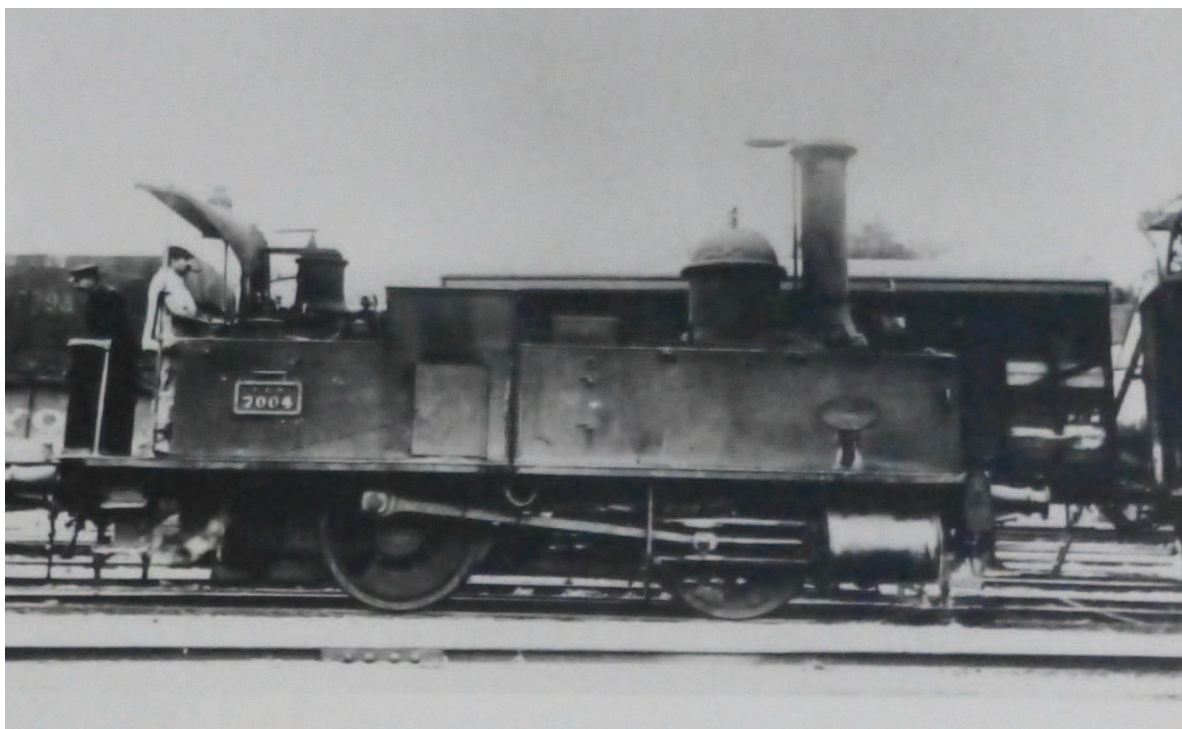
³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, lettre de C. Laffitte à L. Ranco, 7 juillet 1856.

trains de voyageurs. Elles peuvent remorquer jusqu'à 42 tonnes à une vitesse de 20 km/h, sur des rampes de 30 ‰¹. Puis, deux ans plus tard, les ateliers E. Gouin des Batignolles livrent cinq machines de 27 tonnes, accouplées à un tender qui emporte 5,5 mètres cube d'eau et 4 tonnes de charbon². Sur des rampes de 10‰, les locomotives Gouin sont capables de tracter 82 tonnes à une vitesse de 40 km/h (photographie 27). Elles sont donc affectées spécifiquement aux trains de voyageurs. C'est la vitesse plutôt que le volume transporté, qui est recherchée avec ce modèle. La Compagnie Victor-Emmanuel commande donc en même temps des machines à trois entreprises différentes, belge (J. Cockerill), anglaise (Fairbairn) et française (Gouin). Elle les met ainsi en concurrence dans l'espoir d'obtenir de meilleurs tarifs et des délais de livraison plus courts.

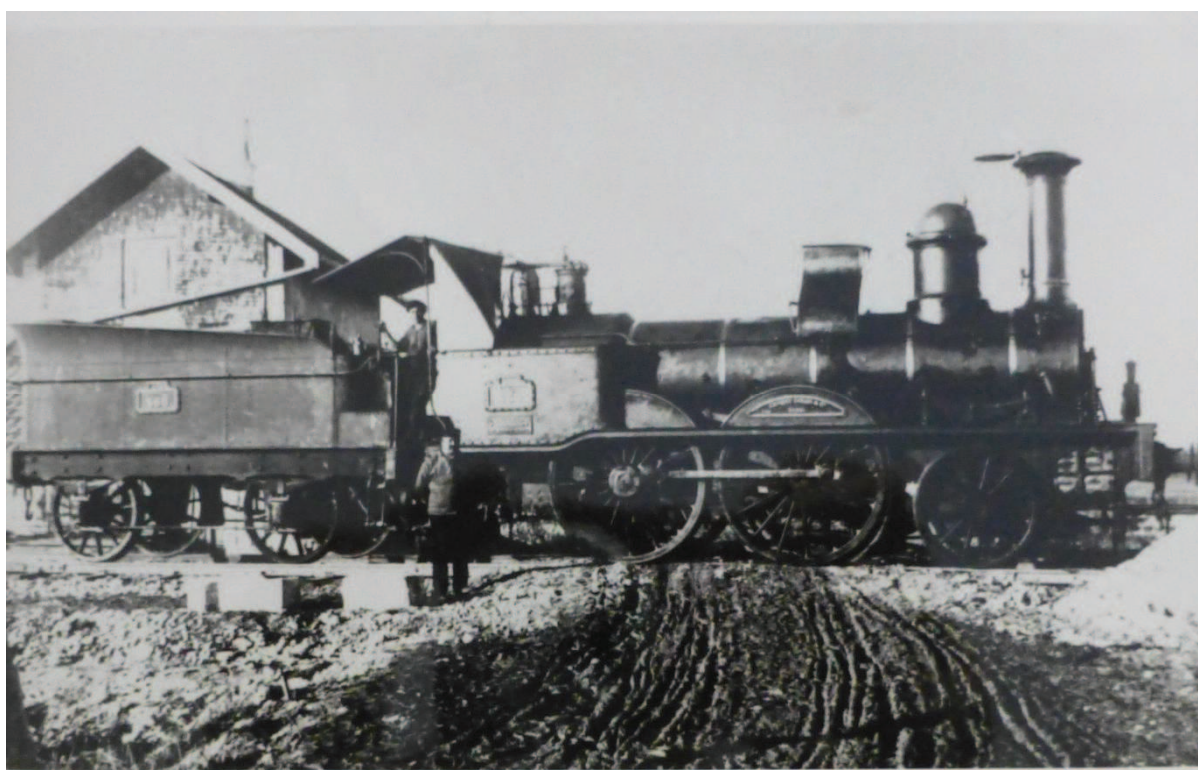
Les noms attribués aux locomotives par la Compagnie Victor-Emmanuel sont révélateurs des enjeux politiques et économiques de ce chemin de fer. Ainsi, les machines de J. Cockerill et W. Fairbairn sont baptisées « Turin » (en référence à la capitale du royaume), « Aix-les-Bains » (gare terminus de la ligne à cette date), « Annecy » (nom qui témoigne de la volonté d'intégrer malgré tout la Savoie du Nord à cette ligne), « Modane », « Bardonnèche » (rappelant les entrées du tunnel projeté), « Suse » (terminus de la ligne depuis Turin), « Novare » (dernière gare avant la Lombardie autrichienne), « Alexandrie » (horizon maritime de la ligne), « Paris », « Lyon » (villes françaises que ce chemin de fer doit connecter), « Genève » (débouchée suisse), « Gênes » (port dont le chemin de fer doit favoriser l'essor) et « Charles-Albert Ier » (sous le règne de qui les premiers chantiers ferroviaires sont initiés dans le royaume ainsi que le tournant libéral).

¹ L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, op. cit., p. 335.

² R.-P. PARK, « La société de construction des Batignolles (1846-1914) », in H. BONIN, C. BOUNEAU, L. CAILLUET, A. FERNANDEZ, S. MARZAGALLI (dir.), *Transnational companies 19th-20th centuries*, Paris, Ed. Plage, 2002, p. 914.



Photographie 26. Locomotive des ateliers Fairbairn construite en 1856-1858 (photographie de la fin des années 1870) (collection H. Billiez).



Photographie 27. Locomotive construite en 1856-1858 par les ateliers Gouin des Batignolles (photographie de 1880 environ) (collection H. Billiez).

En 1867, sur les vingt-cinq locomotives qui ont été commandées depuis le début, neuf pour les trains de voyageurs et 11 pour ceux de marchandises sont en état de fonctionner et deviennent la propriété du PLM, qui leur attribue seulement une nouvelle numérotation¹. Mais, ce matériel de traction est loin de suffire. L'ouverture du dernier tronçon entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane en 1871, puis la construction des lignes en Haute-Savoie, l'oblige à investir dans de nouvelles machines. Le PLM ne possède dans son propre parc que quelques locomotives capables de gravir les fortes pentes. Ainsi, deux locomotives des usines de Mulhouse E. Beugniot, de type 040 – quatre essieux accouplés –, pouvant franchir des courbes de 100 mètres de rayon sont mises à disposition du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis (photographie 28). Ces locomotives sont copiées sur celles utilisées par la Compagnie du Paris-Orléans. Elles sont d'abord construites dans les usines Schneider au Creusot, puis dans les ateliers du PLM à Paris².



Photographie 28. Locomotive de type 040 des ateliers Beugniot utilisée sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis (collection H. Billiez).

¹ Ministère des Travaux publics. Bureau de la statistique des chemins de fer. Documents relatifs à la construction et à l'exploitation, Paris, Imp. nationale, 1872.

² C. BEAUD, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, op. cit.

A côté de ces machines, la Compagnie PLM dispose également de sept locomotives du constructeur autrichien Engerth¹ (photographie 29). Ce dernier a mis au point en 1850, une machine permettant le franchissement du Semmering sur la ligne de Vienne à Trieste, dont la pente atteint 25 ‰ et dont les rayons des courbes sont très faibles. La Compagnie PLM se servait jusque-là, de ces deux types de machine sur les lignes du Dauphiné et de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes, dont la section entre Bastide et Alès a un profil particulièrement difficile. Le PLM les fait donc venir en Savoie et complète avec des locomotives du type « Bourbonnais » pour le transport de marchandises (photographie 30). Ces dernières, comprenant trois essieux moteurs, sont très robustes et peuvent atteindre une vitesse maximale de 60 km/heure. Elles sont commandées auprès de plusieurs ateliers de construction, ceux du PLM à Paris, mais aussi des ateliers Koechlin et de Graffenstaden en Alsace (ces deux derniers fusionnent en 1872), et des entreprises Schneider². Ces machines sont affectées aussi bien au service des lignes de la Savoie que de la Haute-Savoie.

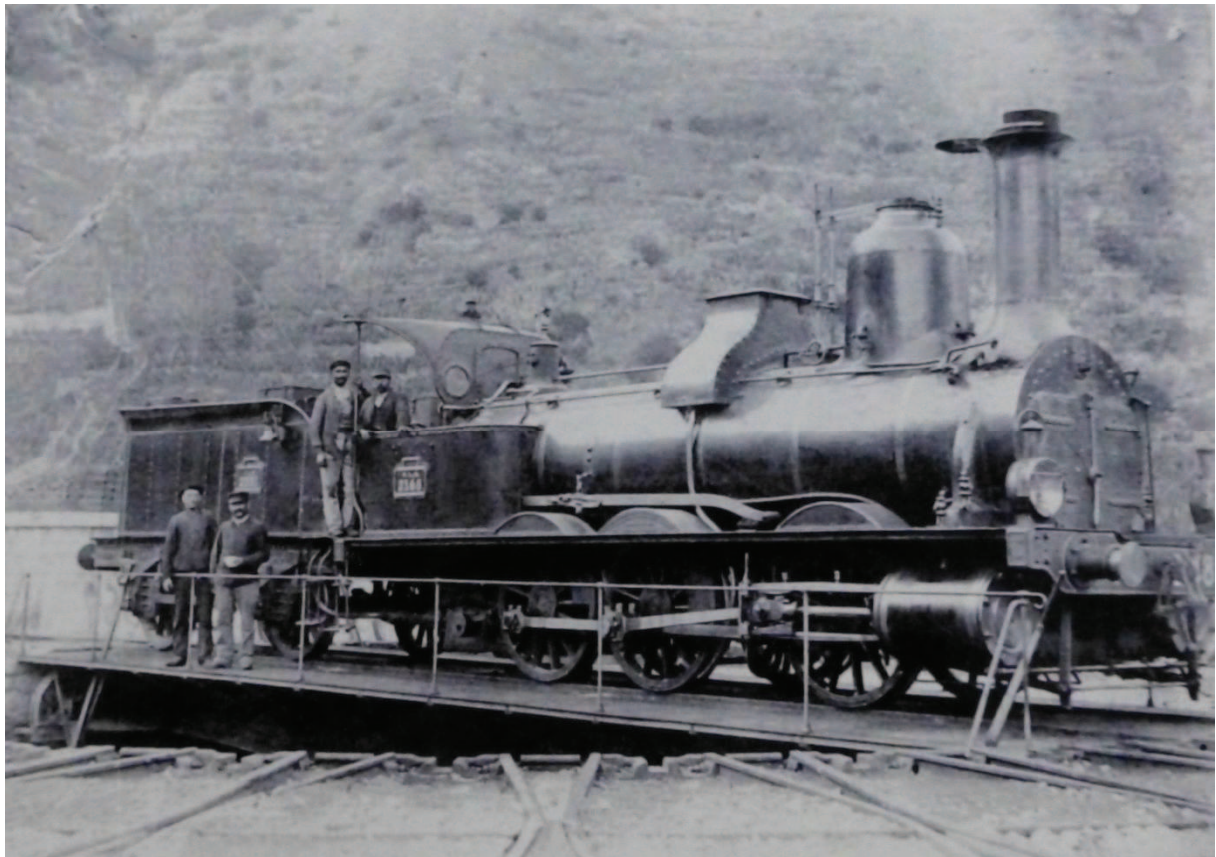
Dans les années 1880, des engins du temps du Victor-Emmanuel, il ne reste plus que deux modèles W. Fairbairn et trois construits par J. Cockerill. Ces locomotives sont alors affectées au service des manœuvres.



Photographie 29. Locomotive Engerth utilisée sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis (photographie prise en 1900 en gare de Chambéry) (collection H. Billiez).

¹ L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, op. cit.

² *Ibidem.* M. CHAVY, *Les dépôts vapeur du PLM : région Sud-Est et Méditerranée SNCF*, Brel-sur-Roya, les Ed. du Cabri, 1997, 303 p.



Photographie 30. Locomotive « Bourbonnais » utilisée sur toutes les lignes de Savoie et de Haute-Savoie (photographie prise en 1903) (collection M. Mestrallet).

Sur les parcours les plus accidentés de la Savoie, les compagnies ferroviaires ne peuvent donc pas se contenter du matériel de traction habituellement utilisé et sont forcées de recourir à de nouveaux procédés mécaniques. Ce terrain s'il constitue une contrainte pour la technique, est du même coup, un facteur de stimulation pour la recherche technologique.

2.2.2.- Le matériel remorqué

La Compagnie Victor-Emmanuel s'adresse également à des entreprises étrangères pour tout ce qui concerne le matériel roulant. Les établissements Fox et Anderson sont les premiers à approcher la société pour tenter de remporter le marché des voitures pour voyageurs et des wagons pour les marchandises. Ils fournissent déjà les chemins de fer suisses et entendent étendre leur clientèle dans les environs¹. Mais, la compagnie préfère traiter en septembre 1854, avec Jules Frossard et compagnie, dont les usines sont installées à La Buire à

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 43, lettre du consul de Sardaigne en Suisse, au ministre des Affaires étrangères, 4 août 1853.

côté de Lyon¹. Cette entreprise fondée en 1847, par les frères Frossard de Saugy, originaires du canton de Vaud, et par le mécanicien lyonnais Z. Rouveure, est spécialisée dans la fabrication de tout le matériel ferroviaire - hormis les locomotives - et dans les pièces pour la navigation des équipements industriels². Elle s'engage à livrer, entre le 31 mars 1855 et le 31 mars 1856, pour la ligne savoyarde, 4 voitures de première classe, 6 voitures mixtes (de première et deuxième classe), 8 voitures de deuxième classe, 18 voitures de troisième classe, ainsi que 5 fourgons à bagages, 5 trucks à malles-postes, 5 wagons-écuries, 20 wagons couverts, 30 wagons tombereaux et 50 wagons plats³. La conception de ces différents wagons et voitures dépend à la fois du gabarit des ouvrages d'art dispersés sur le parcours – il faut qu'ils puissent passer à l'intérieur des nombreux tunnels – et du tracé des courbes qui peuvent être serrées en Savoie.

Les roues des wagons et des voitures de voyageurs, ainsi que les essieux sont achetés auprès des maîtres de forge Sandford et Owen à Rotherham, dans le comté de York en Angleterre⁴. Pour les ressorts de suspension des voitures, la Compagnie Victor-Emmanuel s'adresse à l'entreprise Fontaine et compagnie de Paris⁵. Les pièces sont en acier et leur modèle varie en fonction du véhicule auquel elles doivent être attachées. Enfin, les boîtes à graisse en fonte, qui servent à lubrifier les fusées et à assurer la liaison entre les roues et le châssis, sont achetées auprès d'un constructeur parisien, C. Bertrand⁶. Tous ces différents éléments doivent être livrés, au frais de la Compagnie Victor-Emmanuel, au constructeur de wagons Froissard, qui ne fabrique donc que les caisses, et est ensuite chargé d'assembler toutes les pièces à Aix-les-Bains ou à Chambéry⁷. Mais, les livraisons ne sont pas effectuées dans les temps. Les ateliers Frossard, qui ont déjà dépassé les délais impartis, sont inondés en 1856. Une partie des voitures et des wagons déjà construite pour la Compagnie Victor-

¹ P. CAYEZ, *L'industrialisation lyonnaise au XIXe siècle : du grand commerce à la grande industrie*, op. cit., p. 822.

² J. LAMBERT-DANSETTE, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome II, Le temps des pionniers, 1830-1880, Naissance du patronat*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 88. M. LAFERRERE, *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine des Techniques et des Entreprises*, op. cit.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, contrat pour la fourniture de voitures à voyageurs et wagons à marchandises entre la Compagnie Victor-Emmanuel et Frossard et Compagnie, 14 septembre 1854.

⁴ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 45, lettre de C. Laffitte au ministre des Travaux publics, 3 janvier 1855.

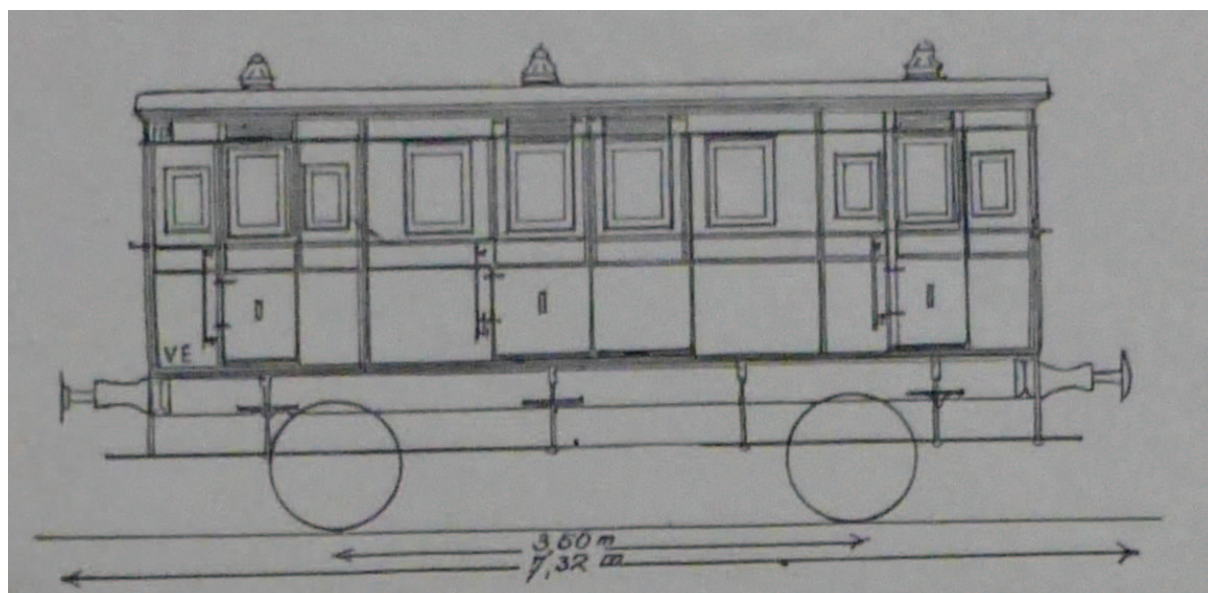
⁵ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 44, contrat pour la fourniture de ressorts en acier entre la Compagnie Victor-Emmanuel et l'entreprise Fontaine et compagnie, 9 octobre 1854.

⁶ *Ibidem*, contrat pour la fourniture de boîtes à graisse entre la Compagnie Victor-Emmanuel et C. Bertrand, 1854.

⁷ *Ibidem*, contrat pour la fourniture de voitures à voyageurs et wagons à marchandises entre la Compagnie Victor-Emmanuel et Frossard et compagnie, 14 septembre 1854.

Emmanuel est ainsi abîmée¹. Cette dernière doit attendre l'automne 1856, pour recevoir la totalité de sa commande.

Les voitures de voyageurs finalement livrées sont en fait assez rudimentaires. Le cahier des charges imposent pourtant à la compagnie, qu'elles soient « du meilleur modèle » et toutes garnies de banquettes². Le châssis, tout comme les caisses, est en bois. Pour toute une école d'ingénieurs, le bois, mieux que le fer, « permet d'amortir les vibrations et de réduire la gravité des avaries³ ». Les véhicules sont conçus selon différents modèles. Ceux de première classe sont composés de trois compartiments. Chaque caisse de 7, 22 mètres de longueur, de 2, 60 mètres de largeur et de 2 mètres de hauteur sous-plafond, comprend 24 places, donc 8 par compartiment (document 18). La faible longueur des caisses doit en fait permettre de maintenir strictement le parallélisme des essieux sur les voitures. Les banquettes sont recouvertes de drap gris, avec accoudoirs et les fenêtres sont amovibles.



Document 18. Dessin d'une voiture de première classe de la Compagnie Victor-Emmanuel (in L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, op.cit., p. 443).

Les véhicules de deuxième classe mesurent 6, 20 mètres de long, 2, 80 mètres de large et 1, 79 mètre de hauteur et comprennent quatre compartiments. Chaque véhicule peut accueillir 44 voyageurs. Les banquettes sont recouvertes de drap bleu, mais n'ont pas d'accoudoir. Les voitures mixtes de première et deuxième classe sont quant à elles, partagées

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, lettre de C. Laffitte à L. Ranco, 7 juillet 1856.

² ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane et Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, op.cit., p. 310.

en trois compartiments, dont un de première, encadré par deux de seconde classe¹. Ces trois types de voiture ont une caisse ornée de cornières, de moulures et de bandeaux².

Les véhicules de troisième classe enfin, abritent quatre compartiments de 1, 45 mètres de longueur, 2, 80 mètres de largeur et 1, 93 mètre de hauteur au centre, et qui sont séparés par des parois montant à 1, 40 mètre seulement. Les banquettes en bois permettent d'asseoir 48 personnes. Toutes ces voitures pèsent sept tonnes environ.

D'une façon générale, ces différentes installations sont rudimentaires. Les compartiments, quelle que soit la classe de la voiture, ne comprennent pas de couloir intérieur. Il est donc impossible pour les passagers de passer de l'un à l'autre, ce qui peut s'avérer dangereux pour eux. En effet, l'isolement empêche les communications avec le personnel de service en cas d'agression, d'accident, d'incendie ou autres. Le confort des voyageurs laisse à désirer tout particulièrement en troisième classe. La promiscuité, le froid et l'obscurité rendent les trajets pénibles. Une lampe à huile est installée dans chaque compartiment de première et deuxième classe, tandis qu'une seule éclaire deux compartiments en troisième classe. L'éclairage au gaz est installé dans toutes les voitures à partir de 1871³. Enfin, seuls les voyageurs de première classe se voient offrir des bouillottes placées à leurs pieds pour se réchauffer. Ces conditions ne choquent pas outre mesure, puisque l'inconfort est considéré « comme l'accompagnement naturel et nécessaire du voyage en troisième classe⁴ ». Même si la Compagnie Victor-Emmanuel cherche à se doter une fois encore d'équipements à moindre coût, il ne semble pas cette fois-ci, que ceux à destination des voyageurs soient inférieurs en qualité à ceux des chemins de fer en France par exemple, à la même époque.

Lors du rachat de la ligne par l'Etat français puis de sa rétrocession au PLM, le parc du matériel pour les voyageurs compte 58 voitures et 14 fourgons à bagages. L'ensemble construit entre 1856 et 1860, comporte 12 voitures de première classe, 12 voitures de deuxième classe, 6 voitures mixtes de première et deuxième classe, et 28 voitures de troisième classe. La compagnie récupère également 190 wagons de modèles différents utilisés pour le fret. Néanmoins, elle décide de ne pas tout conserver. 1 voiture à voyageurs est vendue, 17 autres sont démolies ainsi que 2 wagons « spéciaux » – dont la fonction exacte n'est pas précisée – qui sont jugés en bien trop mauvais état pour circuler⁵. Comme pour les

¹ L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, op.cit., p. 444.

² *Ibidem*.

³ *Le Patriote savoisien*, 4 novembre 1871.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, op.cit., p. 313.

⁵ AMT, 77 AQ 158, rapport du conseil d'administration présenté lors de l'assemblée générale de la Compagnie du PLM, dans la séance du 29 avril 1868.

locomotives, la Compagnie PLM renouvelle et accroît le parc de ses voitures et de ses wagons. Le confort pour les passagers s'améliore avec le temps, et ce, quelle que soit la catégorie du véhicule. Les compartiments sont agrandis et tous éclairés. Le chauffage par bouillottes gagne toutes les classes et à partir des années 1870, les banquettes de troisième classe sont garnies¹.

Les lignes de Savoie mettent donc plusieurs décennies à pouvoir rivaliser du point de vue de leurs infrastructures fixes et mobiles avec les grands chemins de fer européens. Les conditions physiques du territoire, mais aussi et surtout, les difficultés financières, expliquent ce retard.

Cependant, ces obstacles ont aussi des vertus positives, puisqu'ils stimulent les recherches scientifiques et techniques, obligent les ingénieurs à relever maints défis qui leur permettent au bout du compte, de faire progresser les connaissances. La Savoie se pose ainsi en un véritable territoire d'innovations ferroviaires.

¹ L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, op.cit., p. 451.

3.- Un territoire d'expérimentations et d'innovations ferroviaires

Un territoire de montagne, plus que ceux de toute autre nature, suppose de faire preuve d'ingéniosité, de détermination et de persévérance lorsqu'il s'agit de mettre en place un chemin de fer. En effet, les risques et les obstacles physiques multiples imposent aux compagnies ferroviaires de réfléchir à des infrastructures particulières capables d'assurer la sécurité et la régularité des trafics. C'est ainsi que la Savoie se transforme en une terre d'expérimentations et d'innovations ferroviaires. Des ingénieurs de nationalités diverses y voient un terrain propice pour tester leurs inventions ou pour les y installer.

3.1.- Des solutions techniques innovantes pour une mise en scène de la ligne

Toutes les lignes savoyardes construites entre 1853 et les années 1880, nécessitent la construction d'ouvrages d'art, et certaines en sont même jalonnées tout le long de leur tracé. Il n'est pas question ici d'énumérer toutes ces infrastructures. L'intérêt est plutôt d'en dresser une typologie, de montrer quels en sont les grands types et en quoi ils se distinguent de ceux édifiés sur les territoires d'autres natures.

Néanmoins, un ouvrage en Savoie, mérite une attention toute particulière, d'une part parce qu'il constitue une prouesse technique pour l'époque, et d'autre part du fait des acteurs qui participent à sa réalisation : le pont ferroviaire sur le Rhône qui relie le chemin de fer savoyard au réseau français.

3.1.1.- Une succession d'ouvrages d'art

Il est important ici de commencer par donner une définition des ouvrages d'art. Ce sont à la fois des constructions « destinées à supporter des charges mouvantes¹ », entraînées par l'établissement des voies de communication, et des dispositifs de protection contre

¹ M. QUEVAL, « L'inventaire des ouvrages d'art réalisé par la sous-direction des Sites et Paysages », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, 2005, p. 102.

l'action des éléments physiques comme la terre, l'eau ou la neige. Leur conception et leur réalisation mobilisent les connaissances et l'expérience des ingénieurs. Considérant la nature du terrain savoyard, il est assez logique que le territoire en soit donc recouvert. Ces ouvrages d'art sont de deux sortes en Savoie, d'une part les tunnels et les galeries de protection, d'autre part les ponts et viaducs ferroviaires.

Les premiers sont édifiés pour deux raisons. D'une part, les compagnies Victor-Emmanuel et PLM cherchent tout d'abord à éviter grâce aux tunnels, des tracés trop sinueux avec des courbes de rayon trop serré. D'autre part, les tunnels et les galeries de protection sont des dispositifs matériels efficaces contre les risques d'éboulements et d'avalanches¹. Mais, leur construction n'est pas possible à n'importe quel endroit. Elle dépend des conditions géologiques du terrain. A côté de celui du Mont-Cenis, qui est bien évidemment le plus important tant du point de vue de la taille que de la prouesse technique, des dizaines d'autres tunnels sont construits sur le territoire. Leurs dimensions varient de quelques dizaines de mètres, comme pour le tunnel du Record entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne, à plus de trois kilomètres, comme pour celui de l'Epine qui permet de joindre Chambéry à Lyon. Ce dernier tunnel ne répond pas à la même logique que les autres. Il n'est pas percé afin d'éviter un tracé trop sinueux, mais permet de couper le faîte. Il sert à franchir un chaînon, celui de l'Epine.

Tous les tunnels édifiés par la Compagnie Victor-Emmanuel sont prévus à l'origine pour une seule voie. L'épaisseur des maçonneries oscille entre 60 centimètres (tunnel de Brison entre Culoz et Aix-les-Bains) et 1, 20 mètres (tunnel de la Brèche entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne). L'architecture des tunnels varie selon les différents tronçons du chemin de fer. La compagnie Victor-Emmanuel, puis PLM, ne cherche pas à imposer un style standardisé dans ce domaine. Ainsi, les tunnels de la Colombière, du Grand Rocher et de Brison entre Aix-les-Bains et Culoz sont tout à fait originaux dans leur architecture extérieure. Ils sont construits en 1857, lors du rapprochement de la ligne en direction de la frontière française. Les entrées des tunnels sont flanquées d'une tour crénelée. Cette dernière est de forme arrondie du côté Culoz et de forme carrée du côté Aix-les-Bains. Ces constructions n'ont aucun but militaire, ce ne sont pas des ouvrages de défense mais des tours de guet où sont installés des agents de la compagnie chargés de surveiller la voie et de donner l'alerte en cas d'éboulement. Aujourd'hui, seules les tours de Brison existent encore (photographies 31 a et b).

¹ P. BRUNNER, « Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre », *op. cit.*, p. 598.



Photographie 31 a. Entrée du tunnel ferroviaire de Brison du côté de Culoz (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).



Photographie 31 b. Entrée du tunnel ferroviaire de Brison du côté d'Aix-les-Bains (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).

Le tunnel de la Madeleine, long de 349 mètres, entre La Chambre et Saint-Jean-de-Maurienne a également une architecture particulière. Les pierres qui le composent proviennent des carrières de la Maurienne. Le tunnel est flanqué d'une tour peu élevée du côté Chambéry (photographie 32). Cette dernière sert également de tour de guet pour les agents chargés de la surveillance de la voie.



Photographie 32. Entrée du tunnel de la Madeleine (côté Aix-les-Bains) entre La Chambre et Saint-Jean-de-Maurienne (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).

Les autres tunnels de la ligne ont des architectures plus classiques. Celui de la Chapelle d'une longueur de 317 mètres, entre Epierre et La Chambre est réalisé lui-aussi avec des pierres provenant des carrières de la Maurienne (photographie 33). A l'origine, il n'y a qu'un seul tunnel, celui accolé à la montagne. Le dédoublement a lieu lors de la pose d'une deuxième voie entre Chambéry et Modane en 1903.



Photographie 33. Entrée du tunnel de La Chapelle (côté Aix-les-Bains) entre Epierre et La Chambre (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).

Les tunnels édifiés ensuite par le PLM n'ont encore pas la même architecture. Celui de la Grande Muraille entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, est construit par la Compagnie PLM en 1870 (photographie 34). Il est mesure 672 mètres et est construit immédiatement pour deux voies, bien qu'une seule ne soit encore posée sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis. Le PLM anticipe les besoins du trafic.



Photographie 34. Entrée du tunnel de la grande muraille (côté Modane) entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne édifié en 1870 (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).

Sur les 135 kilomètres qui séparent Culoz de Modane, ce sont en fait 25 tunnels et galeries qui sont construits entre 1854 et 1871.

Les ponts et les viaducs ferroviaires sont également nombreux sur le territoire de la Savoie et de la Haute-Savoie en raison du nombre de cours d'eau que les chemins de fer ont à traverser. En effet, ce ne sont pas moins de dix rivières (Leysse, Arc, Arve, Isère, Chéran, Giffre, Arly, Fier, Dranse, Guiers), sans compter le Rhône et les divers torrents, que les rails doivent franchir. Des dizaines d'ouvrages mesurant de 8 mètres de long pour les plus petits à 250 mètres pour les plus importants, s'imposent alors tout le long des lignes. La rivière du Fier par exemple, est traversée à huit reprises entre Aix-les-Bains et Annecy, sur une distance de 36 kilomètres. Quatorze ponts ferroviaires et un viaduc sont construits entre Culoz et Modane après la rectification du tracé à Orelle dont nous avons déjà parlé. Nous faisons ici la distinction entre viaduc et pont ferroviaire. Le premier est un ouvrage qui franchit un obstacle – cours d'eau, mais aussi précipice – et qui est plus long que cet obstacle. Le pont est quant à lui de la même longueur.

Le cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel en 1853, prévoit des ponts en fer et en maçonnerie. Pour ceux de moindre importance, il est mentionné que les culées et les piles pourront être en maçonnerie et les travées en bois¹. Il est possible que quelques-uns soient ainsi conçus au début. Mais, cette solution qui est aussi adoptée par T. Brassey et Newman sur la ligne de Paris à Rouen, s'avère inadaptée et dangereuse². Sur ce chemin de fer, ils sont reconstruits en 1856, nous pouvons supposer qu'il en est de même en Savoie au bout de quelques années. La majorité des ponts ferroviaires sur le territoire, sont en fait construits en pierres, pour des raisons pratiques et économiques, puisqu'elles sont extraites directement sur le territoire.

Les viaducs, quant à eux, « combinent la monumentalité et l'élégance³ ». Ils sont des prouesses techniques⁴. Les premiers construits sont en maçonnerie. Les premiers sont édifiés en France dans les années 1840. Celui de Nîmes d'une longueur de 1 500 mètres construit en 1845, compte parmi les plus imposants. Ceux de Barentin et de Mirville sur la ligne de Rouen au Havre sont également des prouesses techniques. Le premier ouvert en 1847, mesure 480 mètres, et le deuxième édifié en 1844, est long de 524 mètres⁵. Il est à noter que les viaducs

¹ ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane et Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome premier, 1740-1883, op.cit.*, p. 285.

³ *Ibidem*, p. 286.

⁴ L. BERGERON, G. DOREL-FERRE, *Le patrimoine industriel : un nouveau territoire*, Paris, Editions Liris, 1996, p. 44-50.

⁵ *Ibidem*.

de Mirville et de Barentin sont construits sous la direction de l'ingénieur Newmann par l'entreprise de T. Brassey. Cette dernière qui construit également les viaducs sur la ligne du Victor-Emmanuel n'emploie alors plus les mêmes techniques. Les ouvrages savoyards sont d'un type tout nouveau. Les ingénieurs optent pour des viaducs métalliques avec des poutres en treillis. Ils reposent sur des culées en maçonnerie et sur des piles en fonte dont le nombre varie en fonction de la longueur de l'obstacle à franchir. En Savoie, les viaducs construits sont suffisamment larges pour qu'il soit possible ultérieurement, d'ajouter une deuxième voie. Les parties métalliques sont commandées pour une part à l'entreprise Parent et Schaken, qui sont d'ailleurs actionnaires de la Compagnie Victor-Emmanuel. Leur participation au capital n'est pas étonnante puisqu'il est fréquent que les entreprises achètent des actions pour obtenir les marchés. B. Parent et P. Schaken ont déjà à leur actif la pose de centaines de kilomètres de voies, entre autres celles du Paris-Avignon et du Paris-Mulhouse. Leurs ateliers sont installés à Oullins dans le département du Rhône depuis 1854¹. Le viaduc ferroviaire Victor-Emmanuel sur l'Isère à Cruet (ligne de Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne) en est l'un des meilleurs exemples (photographie 35). Ce pont-cage métallique est long de 236 mètres, et est composé de cinq travées². Cet ouvrage est utilisé de 1856 à 1874, date à laquelle le PLM l'abandonne pour un tracé sur la rive droite de la rivière



Photographie 35. Le pont-cage sur l'Isère à Cruet construit par la Compagnie Victor-Emmanuel (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).

¹ M. LAFERRERE, *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine des Techniques et des Entreprises*, op. cit., p. 277. J. LAMBERT-DANSETTE, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome I, Le temps des pionniers, 1830-1880, Entreprendre*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 164.

² M. MESSIEZ-POCHE, « Le chemin de fer Victor-Emmanuel et le pont des Anglais », *Revue de l'association des amis de Montmélian et de ses environs*, n° 53, 1994, 4 p.

Bien que les ouvrages d'art soient particulièrement nombreux en Savoie, il ne s'agit pas d'un phénomène exceptionnel, mais d'une constante des chemins de fer établis sur les territoires alpins. A l'époque, la ligne la plus spectaculaire de ce point de vue-là est celle du Semmering, qui sur une distance de 41 kilomètres, enchaîne 14 tunnels, 16 viaducs en maçonnerie, plus de 100 ponts en pierre et 11 petits ponts de fer¹.

Ces ouvrages d'art nécessitent d'importants investissements qui grèvent les finances des compagnies concessionnaires. Si d'ailleurs le Victor-Emmanuel ne se dote pas d'installations fixes et mobiles de grande qualité, c'est parce qu'une large partie des capitaux dont elle dispose est consacrée à ces ouvrages. Malheureusement, compte-tenu des sources extrêmement lacunaires, il est impossible de proposer des chiffres pour les dépenses engendrées.

La Savoie, de par ses ouvrages ferroviaires, devient un exemple pour le génie civil. Le fait que la majeure partie des ouvrages d'art édifiés par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM soit encore empruntée aujourd'hui – grâce à des travaux de réfection et d'entretien réguliers bien évidemment –, témoigne de leur qualité, du savoir-faire des ingénieurs et de l'avancée de la technique à l'époque.

3.1.2.- Un ouvrage d'art particulier : le pont sur le Rhône

Le viaduc ferroviaire sur le Rhône est un ouvrage d'art à part. Il est d'une grande technicité en même temps qu'un objet politique du fait des enjeux qui l'entourent, et qui ont été précédemment évoqués. Il permet de raccorder le chemin de fer savoyard à la ligne de Lyon à Genève. Il assure la liaison transfrontalière en connectant les berges du Rhône, entre les communes de Vions côté savoyard et Culoz côté français.

Cet ouvrage naît de la convention conclue le 8 décembre 1855, entre les compagnies Victor-Emmanuel et du Lyon-Genève, qui adopte le principe d'un raccordement de leurs lignes près de Culoz. Une commission mixte d'ingénieurs est chargée d'étudier le projet, et de proposer des plans qui sont ensuite présentés aux gouvernements français et sarde qui les approuvent et ratifient la convention en 1856 et 1857. Il est décidé que les dépenses seront partagées entre les deux compagnies, tout comme l'exécution des travaux. En revanche, le Lyon-Genève assume seul les dépenses pour le tronçon allant de la sortie du pont à Culoz. Les

¹ G. DINHOBL, *Die Semmeringerbahn/ Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt*, Wien, Verlag für Geschichte und Politik Wien, 2003, 229 p.

Etats sarde et français n'accordent aucune subvention. La compagnie du Lyon-Genève est chargée de la construction des piles et des culées, tandis que le Victor-Emmanuel se charge de la fourniture et de la pose du tablier métallique¹. Les plans sont établis sous la direction de L. Ranco et l'entreprise de T. Brassey est le maître d'œuvre des travaux². La première pierre de l'ouvrage est posée le 1^{er} septembre 1857.

Le viaduc ferroviaire est construit à partir de techniques peu courantes et d'une combinaison nouvelle de matériaux. D'une longueur de 212 mètres, il est constitué de cinq travées d'une quarantaine de mètres d'ouverture chacune (photographie 36). Ses quatre appuis dans le fleuve sont formés chacun de trois colonnes creuses en fonte, de 3 mètres de diamètre en partie inférieure et de 2,5 mètres en partie supérieure. Descendues par havage à l'air comprimé à une profondeur comprise entre 10 et 11,20 mètres, ces colonnes sont ensuite remplies de béton³. Elles sont reliées entre elles par des croix en métal⁴. Le principe des tubes en fonte est peu répandu à l'époque. Il a cependant été utilisé pour le pont de la Quarantaine sur la Saône à Lyon, construit en 1856, par la compagnie de Lyon à la Méditerranée.

L'ouvrage est prévu à double voie, mais les compagnies Victor-Emmanuel et du Lyon-Genève préfèrent dans un premier temps ne commander qu'un tablier à voie unique. Ce dernier est en fer puddlé et repose sur seulement deux des trois colonnes en fonte. Les culées en maçonnerie sont revêtues de pierres de taille et sont fondées sur des caissons métalliques (photographie 37). Les pierres de taille rappellent celles du portail monumental de Modane. La Compagnie Victor-Emmanuel souhaite créer un lien entre ces ouvrages d'art permettant la connexion de la France et de la péninsule italienne.

¹ ANMT, 77 AQ 108, procès-verbal du conseil d'administration de la compagnie du Lyon-Genève, séance du 20 février 1857.

² A. DUPOUX, « Il y a 150 ans, mise en service du pont de Culoz : la première liaison ferroviaire entre la France et la Savoie », *Arts et mémoire*, mars 2009, p. 2-9.

³ Inventaire Rhône-Alpes/Mérimée en ligne URL : http://sdx.rhonealpes.fr/sdx/sribzh/main.xsp?execute=show_document&id=MERIMEEIA01000526, consulté le 1er juin 2013.

⁴ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, lettre de C. Laffitte au ministre des Travaux publics, 20 août 1858.



Photographie 36. Morceau de travée du tablier à voie unique en fer puddlé du pont ferroviaire sur le Rhône, conservé par la commune de Vions (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).



Photographie 37. Culée du pont ferroviaire sur le Rhône rive gauche (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).

L'instabilité du lit du fleuve qui s'étale sur une plaine marécageuse d'environ 600 mètres de largeur impose le recours à une technique assez inhabituelle. Les fondations et les piles du pont sont en fait construites en terrain sec, tandis que des digues insubmersibles sont bâties sur les futures rives. Celle sur la partie droite mesure 1600 mètres, tandis que celle sur la rive gauche est longue de 700 mètres. Le Rhône est ensuite détourné pour passer sous l'ouvrage et est canalisé par les digues. La gravure du *Guide historique de Lyon à Seyssel* paru en 1858, met en scène cet aménagement colossal (document 19). L'ancien lit du Rhône apparaît au premier plan. Les installations fluviales autour de la grue sont laissées à l'abandon, les barques sont échouées dans la boue, tandis que les ouvriers sont privés de leur travail. L'eau du bras-mort à gauche s'écoule par les trois tunnels. L'ancien lit est séparé du nouveau cours du Rhône par une digue. De l'autre côté de cette dernière, le pont ferroviaire à cinq travées métalliques enjambe le nouveau cours du Rhône depuis le village de Vions. Le caractère rectiligne du pont traversé par le train tranche avec le désordre du premier plan.

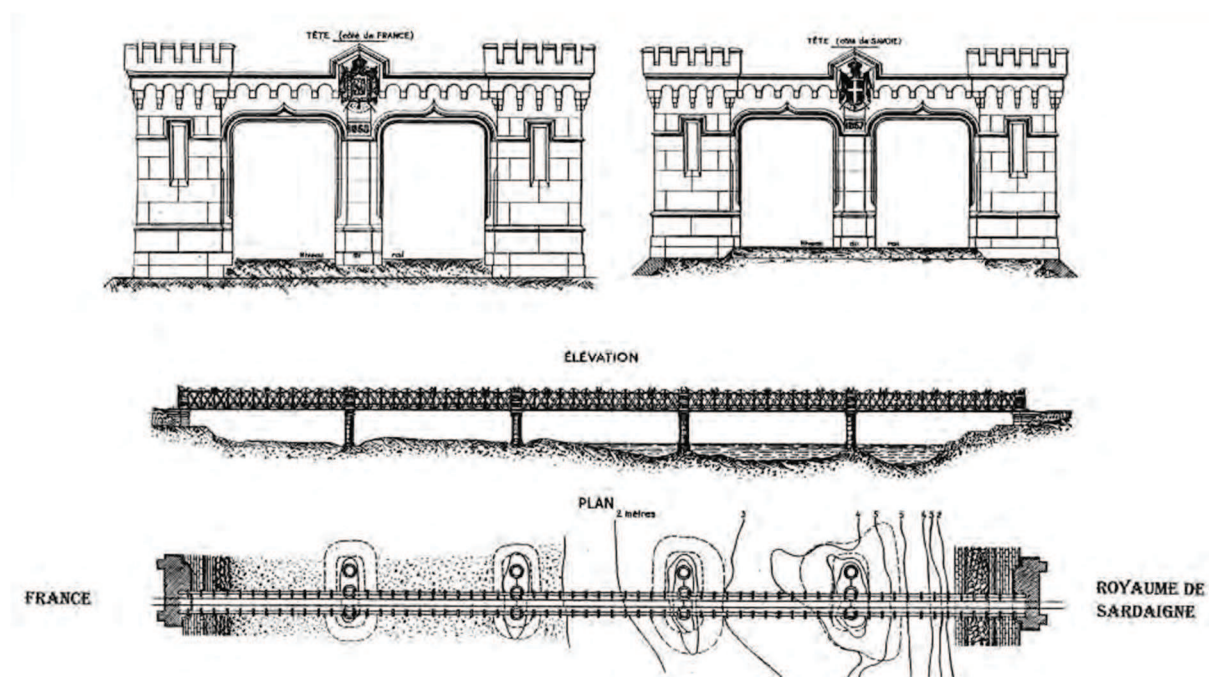


Document 19. Gravure du pont ferroviaire sur le Rhône publiée dans QUINSONAS, *De Lyon à Seyssel. Guide historique et pittoresque du voyageur en chemin de fer. Promenade dans l'Ain par un Dauphinois*, Lyon, Imp. Louis Perrin, 1858, 785 p (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

L'ouvrage mêle le béton, la pierre, la fonte, le fer et l'acier, ce qui est une nouveauté à l'époque. La fourniture et la pose des colonnes en fonte sont assurées par la société E. Gouin et compagnie à Paris où sont déjà commandées des locomotives. Cette société a déjà à son

actif le pont d'Asnières-sur-Seine en 1853, et celui sur le Scorff à Lorient en 1856, qui est le premier ouvrage en treillis de profilés¹. Le tablier est commandé par la Compagnie Victor-Emmanuel aux ateliers Parent et Schaken d'Oullins près de Lyon, avec qui elle travaille déjà².

Outre la solidité et la sécurité, l'esthétisme est un critère important à prendre en compte lors de la construction des viaducs ferroviaires. Les ingénieurs qui en dessinent les plans entendent bien signer leurs œuvres. Ainsi, il est prévu que des têtes monumentales soient édifiées sur les culées de chaque côté (document 20). Deux tours surmontées de créneaux doivent encadrer les entrées française et sarde. L'architecture imaginée rappelle celle du tunnel de Brison sur la ligne en direction d'Aix-les-Bains, évoqué plus haut. Au centre des deux têtes figureraient les emblèmes de l'Empire côté français, et du royaume de Sardaigne, côté savoyard. Les années 1857 et 1858, dates du début et de la fin des travaux seraient inscrites de chaque côté également. Ce style serait à la fois une façon pour la Compagnie Victor-Emmanuel qui conçoit les plans, de donner une unité architecturale à la ligne, mais aussi de faire de ce pont, son propre ouvrage d'art. Mais, l'idée est abandonnée devant les dépenses jugées trop excessives qu'une telle construction entraînerait.



Document 20. Dessin des têtes monumentales prévues sur les culées de chaque côté du pont (collection La Vie du Rail).

¹ ANMT, 77 AQ 109, procès-verbal du conseil d'administration de la compagnie du Lyon-Genève, séance du 26 juin 1857.

² *Ibidem*, séance du 11 décembre 1857.

Les travaux avancent comme prévus et s'achèvent le 16 août 1858, moins d'un an après leurs débuts. Ils ont coûté environ 1,2 millions de Francs partagés entre les deux compagnies. Le 2 septembre, le viaduc est livré à la circulation, connectant le réseau ferré de la France au chemin de fer de la Savoie. Mais rapidement, des malfaçons sont détectées. En 1869, des fissures apparaissent au niveau des fûts des piles. La Compagnie PLM qui a hérité de l'ouvrage, fait poser des cerclages en fer, ce qui permet d'arrêter leur progression.

Cet ouvrage d'art devient un symbole industriel. S'il ne trouve pas sa place parmi les plus longs viaducs de l'époque, il est néanmoins construit grâce à des techniques particulièrement innovantes, qui se répandront dans la décennie suivante.

Le viaduc ferroviaire sur le Rhône est aussi un symbole politique, puisqu'il permet de franchir la frontière. Il est en fait le pendant du tunnel du Mont-Cenis. Les deux encadrent de part et d'autre, la ligne savoyarde.

3.2.- Un territoire de montagne qui devient une terre d'expérimentations

La lenteur des travaux de percement du Mont-Cenis, et surtout le marché important que représente une liaison ferroviaire entre la France et l'Italie par la Savoie, poussent des ingénieurs à chercher une alternative au tunnel dans les années 1860. Deux hommes, un Anglais J.-B. Fell et un Italien T. Agudio, imaginent de faire gravir la route traditionnelle du Mont-Cenis par un chemin de fer. Cette éventualité qui a été rejetée pour des raisons techniques dans les années 1850¹, devient alors une solution envisageable.

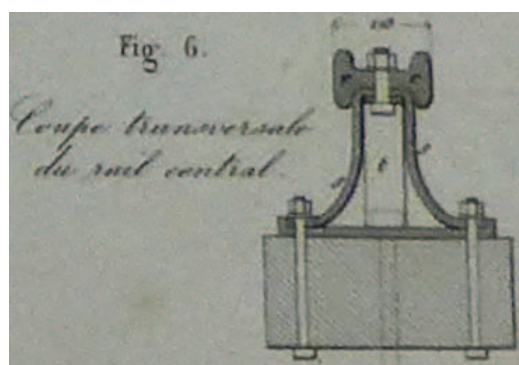
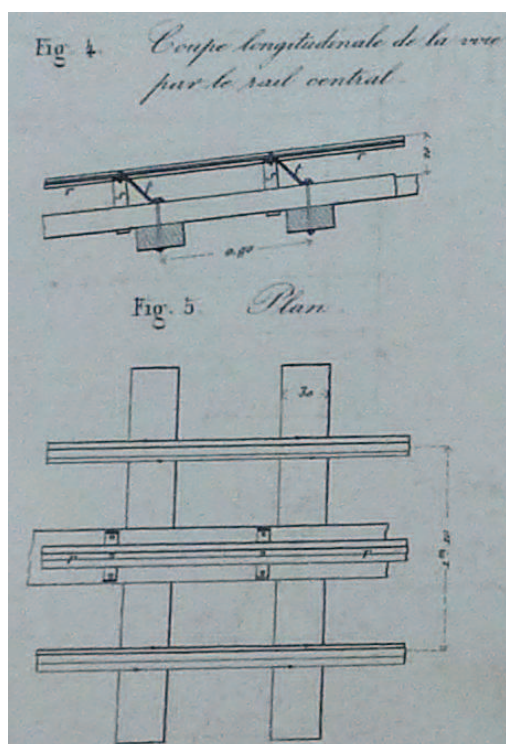
3.2.1.- Un chemin de fer spécial pour gravir le Mont-Cenis

L'ingénieur anglais J.-B. Fell commence sa carrière à la fin des années 1840, en obtenant la concession des travaux d'une partie du *Furness Railway* au centre de l'Angleterre. Il part ensuite en Italie pour travailler sur les lignes de Gênes à Voltri, et de Bologne à Pistoia². Confronté là à des terrains accidentés, il cherche alors un moyen de gravir plus facilement les fortes pentes. C'est ainsi qu'il conçoit en 1863, une locomotive et un type de voie particulier. Cette dernière est composée de trois rails, dont celui au centre est plus lourd et plus haut de 18 centimètres que les deux autres, et sur lequel prennent appui deux paires de

¹ Ce point a été abordé dans le chapitre 2.

² P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999, p. 13.

roues horizontales qui serrent avec plus ou moins de force selon l'impulsion réglée par un frein¹ (documents 21 a et b). La pression exercée sur ce rail par les roues horizontales offre plus de stabilité et de sécurité que les systèmes habituels, puisqu'elles permettent d'obtenir une adhérence que les roues verticales ne garantissent pas. Les locomotives peuvent ainsi emprunter les fortes rampes. Selon l'ingénieur, ce système ne présente aucun danger au regard de la sécurité sur les pentes raides et les virages serrés. Au contraire, l'existence d'un rail central est un moyen supplémentaire pour stopper les trains².



Documents 21 a et b. Dessin du système Fell avec un rail central plus élevé de 18 centimètres par rapport aux deux autres (C. COUCHE, *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer, ouvrage suivi d'un appendice sur les travaux d'art*, Paris, Dunod, 1873, t. 2.).

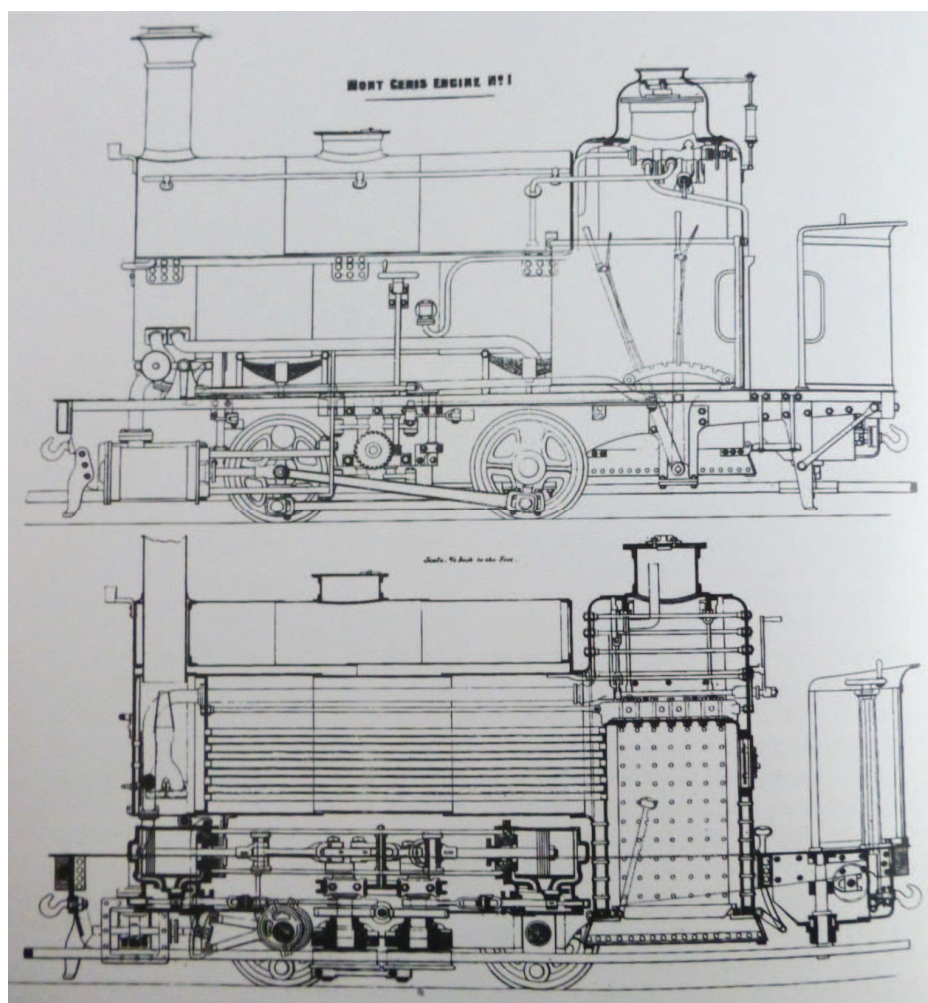
J.-B. Fell s'inspire en fait des recherches effectuées en 1843, par le baron de Séguier, magistrat passionné par les arts mécaniques et membre de l'Académie des Sciences de France. Afin d'obtenir l'adhérence nécessaire à la traction sur les chemins de fer, il a proposé de substituer au poids des locomotives, la pression de deux roues horizontales poussées par

¹ M. MERGER, « La brève histoire d'un exploit technique ferroviaire : le système Fell au Mont-Cenis (1865-1871) », in *Des Barrages, des usines et des hommes, l'industrialisation des Alpes du Nord entre ressources locales et apports extérieurs : études offertes au professeur Henri Morsel*. Presses universitaires de Grenoble, Grenoble, 2002, p. 94.

² J.-B. FELL, *A Paper read at the meeting of the British association for the advancement of science, held at Nottingham, august, 1866, on locomotive engines and carriages on the centre-rail system, for working on steep gradients and sharp curves, as employed on the Mont Cenis railway*, Ulverston, Advertiser office, 1866, p. 8.

des ressorts sur un rail central¹. Le principe de la voie avec un rail central n'a jusque-là été utilisé que pour le chemin de fer du Panama et sur une ligne d'un bassin houiller de Pennsylvanie à partir des années 1830². C'est donc ce principe qui est repris.

Quant à la locomotive imaginée par J.-B. Fell, elle se compose de deux machines distinctes ayant chacune sa chaudière à vapeur, ses cylindres et son régulateur. L'une agit par l'adhérence naturelle que produit le poids de la locomotive sur les rails latéraux, et l'autre par adhérence obtenue par la pression des roues horizontales contre le rail central (document 22). La locomotive est testée avec succès en 1863, avec l'autorisation de la *London and North Western Railway Company* sur le chemin de fer de Cromfort à High-Peak en Angleterre³.



Document 22. Première locomotive Fell construite en 1863. La coupe transversale montre les mécanismes moteurs des roues verticales et horizontales (dans P.-J.-G. Ramson, *The Mont Cenis Fell railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999, p. 19, conservé à la National Library of Scotland).

¹ E. PIERI, *La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale*, Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, p. 12-14.

² M. MERGER, « La brève histoire d'un exploit technique ferroviaire : le système Fell au Mont-Cenis (1865-1871) », *op.cit.*, p. 94.

³ J.-B. FELL, *A Paper read at the meeting of the British association for the advancement of science, held at Nottingham, august, 1866, on locomotive engines and carriages on the centre-rail system, for working on steep gradients and sharp curves, as employed on the Mont Cenis railway*, *op.cit.*, p. 4.

J.-B. Fell décide alors avec T. Brassey, l'entrepreneur du Victor-Emmanuel, de fonder une compagnie dans le but d'appliquer le système en Savoie sur la route du col du Mont-Cenis. Onze autres personnes les rejoignent le 12 avril 1864, parmi lesquelles J. Brunlees, un ingénieur civil écossais qui a travaillé sur les chemins de fer en Ecosse, dans le Nord de l'Angleterre et au Brésil, A. Brogden, M. Peto, entrepreneurs de travaux ferroviaires, T. R. Crampton, constructeur de locomotives, le duc de Sutherland, concessionnaire du chemin de fer qui porte son nom, J. Joplins, ancien associé de J.-B. Fell, E. Blount ancien associé de C. Laffitte et le duc de Vallombrosa¹.

L'idée d'une traversée ferroviaire à travers les Alpes intéresse tout particulièrement le commerce anglais qui cherche à rallier le plus rapidement possible les colonies orientales. La compagnie reprend en fait une idée émise en 1856, par le gouvernement sarde, qui prévoyait dans la convention signée cette année-là avec la Compagnie Victor-Emmanuel qu'un tramway soit construit tout le long de la route du Mont-Cenis entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse, idée à laquelle il ne croyait guère d'ailleurs². Il s'agissait à l'époque pour le gouvernement, de gagner du temps afin de faire aboutir le projet de tunnel.

La compagnie de J.-B. Fell entreprend donc de défendre son projet auprès des gouvernements français et italien. Elle obtient l'autorisation pour organiser une démonstration de son système devant une commission française le 19 juillet 1865, puis devant une commission italienne le 27 juillet 1865. Elle construit pour cela un plan incliné de 2 kilomètres entre Lanslebourg et le col du Mont-Cenis, avec des rampes à 72 ‰ et des courbes d'un rayon de près de 50 mètres. La locomotive Fell est alors capable de remorquer quatre wagons de 7 tonnes à une vitesse de 8 km/heure³. Des délégations anglaise, autrichienne et russe sont également envoyées sur place pour assister aux essais, ce qui témoigne de l'attrait pour le nouveau procédé. A la suite des rapports favorables des commissions française et italienne, la compagnie Fell est autorisée par un décret de Napoléon III du 4 novembre 1865, à construire et à exploiter à ses risques et périls, une ligne entre Saint-Michel-de-Maurienne et la frontière italienne « au moyen de locomotives d'un modèle spéciale »⁴. Puis, une convention signée le 17 décembre 1865 avec le gouvernement italien, lui confère les mêmes

¹ P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, op. cit., p. 30.

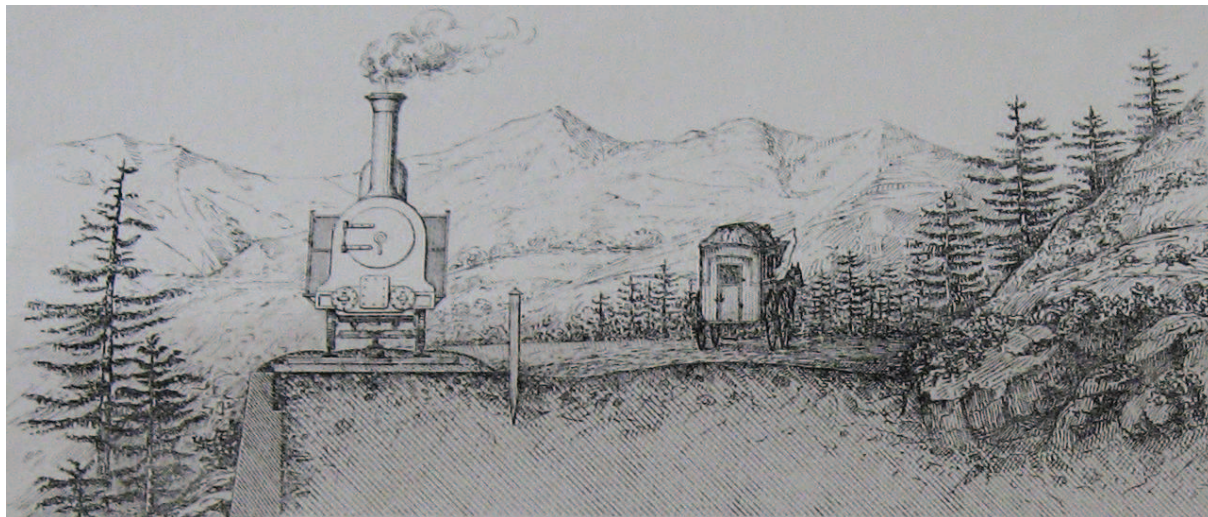
² 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et le président du Conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

³ M. MERGER, « La brève histoire d'un exploit technique ferroviaire : le système Fell au Mont-Cenis (1865-1871) », op. cit., p. 95.

⁴ J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat* op.cit., tome 65, p. 581.

droits et obligations entre la frontière et Suse. Le chemin de fer doit donc se raccorder aux lignes de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne d'une part, et de Suse à Turin d'autre part. Les conventions seront révoquées si les travaux ne sont pas achevés dans un délai de deux ans. L'exploitation de la ligne devra cesser obligatoirement un mois après l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis, afin de ne pas concurrencer ce dernier. Toutes les installations devront alors être démontées. La compagnie Fell pense amortir son investissement au bout de sept ans d'exploitation. Elle compte donc sur le fait que le percement ne sera pas achevé avant cela.

Les travaux débutent le 1^{er} mai 1866, et mobilisent jusqu'à 2 200 ouvriers, anglais pour la plupart¹. Le chemin de fer, long de 77 kilomètres – dont 48 en France – est établi sur le bord extérieur de la route royale sur la majorité du parcours. Aux endroits où les rayons des courbes de la route sont trop serrés, la voie ferrée quitte cette dernière et passe à flanc de montagne. La voie unique repose sur des traverses en bois espacées de 110 centimètres et le rail central est posé sur des longrines longitudinales fixées sur les traverses. Des voies de dégagement sont prévues à chaque station intermédiaire. Le chemin de fer occupe 3 à 4 mètres sur les 10 de largeur de la route. Une clôture sépare la portion de la route réservée au chemin de fer de celle utilisée par les diligences et les charrettes (document 23).

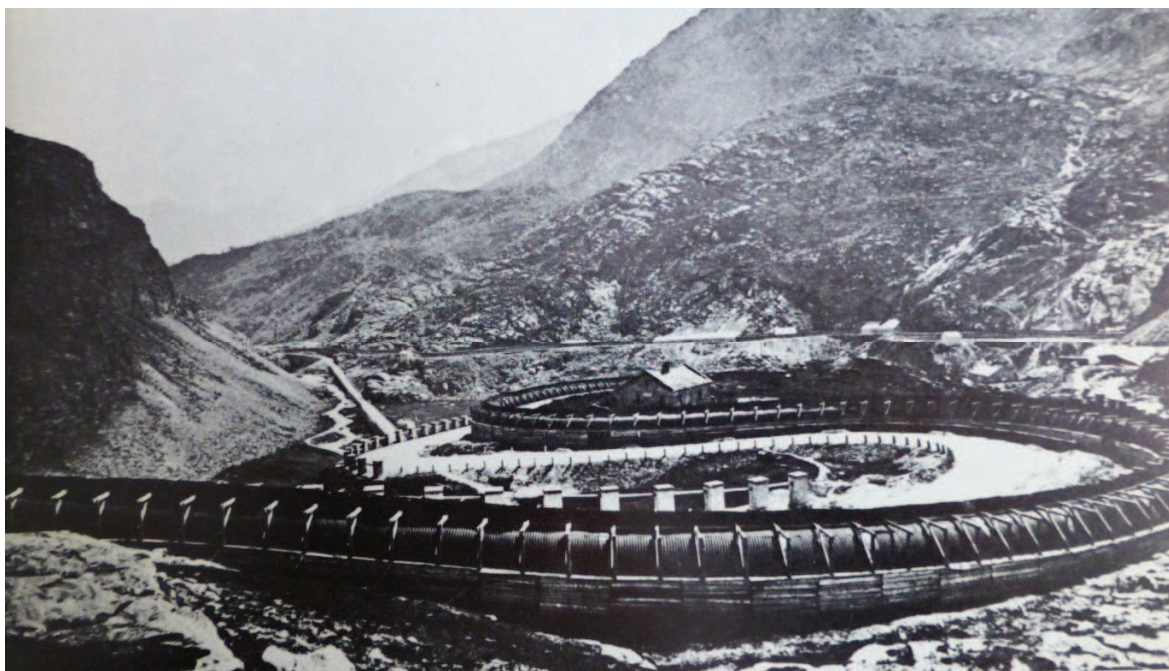


Document 23. Partage de la route du Mont-Cenis entre le chemin de fer Fell et la diligence, *Nouvelles annales de la construction*, juin 1867.

Le rail traverse la route en 33 points différents dont 17 sont équipés de passage à niveau, et grimpe de 718 mètres d'altitude à Saint-Michel-de-Maurienne, jusqu'à 2 100 mètres d'altitude au sommet du Mont-Cenis, puis redescend à 503 mètres à Suse. Les rampes atteignent par endroit 83 ‰ et les rayons de courbure peuvent aller jusqu'à 40 mètres. Afin

¹ P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, op. cit., p. 37.

de protéger le chemin de fer des intempéries, J.-B. Fell fait construire à plusieurs endroits à partir de Lanslebourg, des galeries sur une longueur totale de 12 kilomètres, en tôle et en charpente dans les passages où seule la neige est à craindre, et en maçonnerie là où les avalanches menacent (photographies 38 a et b). Quelques vestiges demeurent encore aujourd'hui (photographies 39 a, b, c, d et e)



Photographies 38 a et b. Galerie artificielle en bois et en tôle au Piano San Nicolao (dans E. PIERI, *La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale*, Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, p. 35).



Galerie éboulée sur le versant nord, sur les hauteurs de Lanslebourg.



Portail de la galerie d'accès à la combe de Crèvecoeur.



Vue de l'intérieur de la galerie d'accès à la combe de Crèvecoeur.



Tracé du chemin de fer Fell au bas de la combe de Crèvecoeur.



Galerie le long de la route à la sortie du Plan Saint-Nicolas.

Enfin, la compagnie s'équipe de 16 locomotives commandées auprès des ateliers Gouin et de la société J.-F. Cail et compagnie de Paris (photographie 40), et de 19 voitures, 4 fourgons à bagages, 15 wagons à marchandises, 12 wagons de service construits par la société parisienne Chevalier, Cheilus et compagnie¹. Le coût total des travaux s'élève à 8 millions de Francs, soit 104 000 Francs par kilomètre de ligne, ce qui représente environ un tiers du coût moyen des chemins de fer établis en plaine². Une commission franco-italienne venue inspecter le chemin de fer le 1^{er} mai 1868, autorise la mise en exploitation.



Photographie 40. Locomotive Fell sur le chemin de fer du Mont-Cenis en 1870 (collection R. Chemin).

3.2.2.- La mise en service du chemin de fer Fell

Le chemin de fer Fell est mis en service le 15 juin 1868. Durant les quinze premiers jours, seules les marchandises sont autorisées à être transportées, afin de tester plus longuement les installations. A une vitesse moyenne de 24 km/heure à la montée et de 17

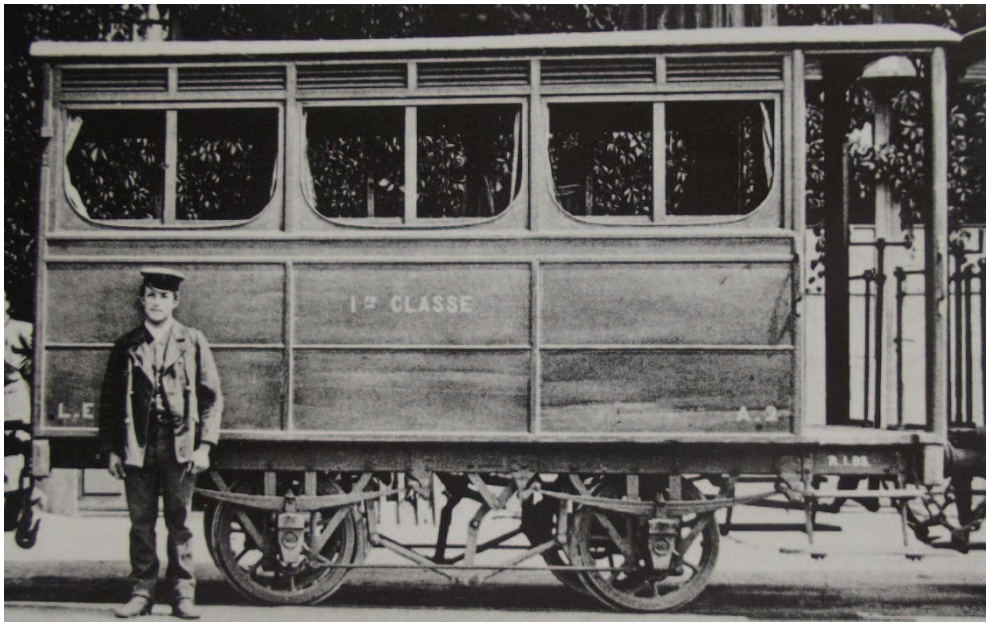
¹ E. ALTARA, *Fréjus 1871 primo traforo alpino. La costruzione, le ferrovie sussidiarie, l'esercizio a vapore, poi, trifase, a corrente continua, dall'origine ad oggi*, op. cit., p. 74. P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, op. cit., p. 35-36.

² L. FIGUIER, *L'année scientifique et industrielle ou exposé annuel des travaux scientifiques, des inventions et des principales applications de la science à l'industrie et aux arts, qui ont attiré l'attention publique en France et à l'étranger*, 1868, p. 150.

km/heure à la descente, pour éviter tout emballement, le Fell dessert dix gares au total (Saint-Michel-de-Maurienne, Francoz, Modane, Bramans, Termignon, Lanslebourg, l'hospice du Mont-Cenis, Grand' Croix, Molaretto et Suse). La durée du trajet entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse est de cinq heures et demie, contre douze heures en diligence. En moyenne, un convoi transporte trois ou quatre wagons de marchandises, ou un fourgon et trois voitures de voyageurs d'un total de 48 places. La voiture de première classe compte douze places avec banquettes rembourrées et accoudoirs, celle de deuxième, quatorze places avec banquettes rembourrées mais sans accoudoirs, et celle de troisième, seize places sur des banquettes en bois, toutes placés sur les côtés et vers l'intérieur comme pour les omnibus. Chacune mesure 4, 50 mètres de long, 2 mètres de large et 1, 90 mètre de hauteur. Afin que les voyageurs ne soient pas incommodés par la vue des précipices que longe le chemin de fer, les fenêtres de voitures sont placées en hauteur (photographies 41 et 42).



Photographie 41. Convoi Fell comprenant trois voitures de voyageurs et un fourgon à Grand' Croix (collection R. Chemin).



Photographie 42. Voiture de première classe du chemin de fer Fell. La photographie a été prise une fois le rachat d'une partie du matériel roulant par la compagnie de chemin de fer de Lausanne à Echallens, comme l'indique le signe peint à gauche (L.E.) (dans E. PIERI, *La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale*, Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, p. 48).

En moyenne, quatre trains effectuent l'aller-retour chaque jour entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse. De façon à attirer les clients, la compagnie décide de pratiquer des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises sensiblement égaux à ceux que pratiquent les services de roulage ou de la poste, pour un temps de trajet réduit. Ainsi, le prix d'un aller entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse par le chemin de fer Fell varie entre 18 et 27 Francs par personne en fonction de la catégorie du véhicule, contre 20 à 24 Francs par la route¹.

Du fait de son caractère innovant le chemin de fer Fell suscite l'intérêt du grand public, et ce, avant même sa mise en exploitation. La compagnie Fell présente sa locomotive à l'exposition universelle de Paris en 1867, ce qui lui assure une grande publicité en France, mais aussi à l'étranger. En effet, plusieurs revues illustrées représentent le chemin de fer du Mont-Cenis en activité alors même que seules les courses d'essais ont eu lieu. La revue *Illustrated London New's* en publie par exemple une gravure, le 1^{er} février 1868 (document 24). Elle reprend en fait un dessin de l'*Univers illustré* paru l'année précédente.

¹ A. PICARD, *Les Chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. II, Période du 2 décembre 1854 au 4 septembre 1870*, op.cit, p. 389.



Document 24. « Locomotive employée sur le chemin de fer du Mont-Cenis », *L'Univers illustré*, 1867 (document conservé au Musée Savoisien, Chambéry).

Plusieurs autres gravures vont ensuite paraître. Elles mettent en scène le chemin de fer Fell comme élément à part entière du paysage du Mont-Cenis. Telle image le représente en train de sortir d'une forêt de sapins et de grimper la montagne enneigée (documents 25 et 26), telle autre le figure serpentant à côté des fermes.



Document 25. « Le chemin de fer du Mont Cenis. Montée de Lanslebourg » (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).



Chemin de fer du mont Cenis. — La montée.



La descente.

Document 26. « La montée » et « La descente », *La nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 1873.

Les guides de voyages s'intéressent également de près à ce nouveau moyen de transport. Ils ne peuvent s'empêcher, lorsqu'ils décrivent la Maurienne, de s'arrêter sur le système Fell. Comme pour le tunnel du Mont-Cenis, des gravures des rails ou des roues horizontales du matériel mobile accompagnent les explications techniques¹. Ce petit train est présenté comme un moyen agréable de découvrir les paysages. Même après sa fermeture en 1871, les guides continuent à l'évoquer et font des éléments qui n'ont pas été détruits, comme les galeries, de véritables curiosités. L'alpiniste anglais E. Whymper qui écrit pour les guides

¹ A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, *op.cit.*, p. 118.

Joanne, fait d'un voyage en chemin de fer Fell une véritable aventure : « A l'intérieur des galeries, on ne voit qu'à 4 ou 5 mètres en avant de la locomotive tant les courbes sont fortes. A peine aperçoit-on les rails. La machine vibre, oscille, bondit ; il est difficile de s'y tenir en équilibre. [...] Au sortir d'un tunnel, on aperçoit tout à coup d'un côté un précipice de 1 000 à 1 200 mètres et de l'autre une montagne à pic¹ ». Le voyage par le col du Mont-Cenis est souvent présenté dans les écrits et les gravures sous un angle romanesque et pittoresque.

Pourtant, le service laisse parfois à désirer. Pendant l'hiver 1868-1869, le chemin de fer ne fonctionne que de façon irrégulière, en raison du mauvais temps. En effet, malgré les galeries de protection, la neige perturbe très fortement l'exploitation². Jusqu'à quatre à six mètres de hauteur de neige se sont amoncelés sur les rails par endroits. De plus, les galeries bien qu'aérées par des fentes situées le long des toits, entraînent une stagnation de la vapeur qui rend les rails glissants et qui provoque soit le patinage des locomotives, soit la rupture des organes moteurs³. Sur les passages non protégés, la neige, le gel et la pluie réduisent l'adhérence des trains. L'emploi de sable ne suffit pas toujours à y remédier. La technique employée sur le chemin de fer Fell, bien que particulièrement innovante, montre encore quelques défaillances. Enfin, les quantités de marchandises transportées sont assez limitées, puisque les wagons par convoi ne dépassent pas le nombre de quatre. La presse satirique turinoise s'empare de ces désagréments. La revue satirique turinoise *Il Fischietto* ne manque pas de dénoncer ces inconvénients. Dans une caricature intitulée « *Amenita dei stagione* » – « Les charmes de la saison » –, parue au début de l'année 1869, elle se moque du chemin de fer Fell qui tente désespérément de braver la neige au détriment des voyageurs (document 27).

¹ E. WHYMPER, *Escalades dans les Alpes de 1860 à 1869, traduit de l'anglais par A. Joanne, op. cit.*, p. 58.

² *Rapports et délibérations du Conseil Général de la Savoie, session de 1871, op. cit.*

³ M. MERGER, « La brève histoire d'un exploit technique ferroviaire : le système Fell au Mont-Cenis (1865-1871) », *op. cit.*, p. 97.



Document 27. « *Amenita dei stagione* », *Il Fischietto*, 1869 (document conservé à la Biblioteca civiche torinesi).

Comme prévu par les conventions signées avec les gouvernements français et italien, la compagnie cesse l'exploitation en octobre 1871. Le système Fell n'a pas plus de raison d'être avec la mise en circulation du tunnel du Mont-Cenis. S'il n'a fonctionné que trois ans, il a tout de même transporté plus de 100 000 passagers¹. Mais, cela est insuffisant pour que les investissements soient amortis, et l'affaire se révèle en fait ruineuse pour les actionnaires. La compagnie cherche alors à replacer ailleurs les installations. Elle tente de convaincre le ministère des Travaux publics de l'utilité du système sur une ligne entre Chambéry et Saint-André-le-Gaz par la montagne de l'Épine. Puisque le gouvernement rejette depuis de nombreuses années toute idée de percement de tunnel, la compagnie propose cette solution alternative². L'idée est à peine examinée. La compagnie Fell envisage aussi de transporter son système pour le passage du Luckmanier, mais aussi du Gothard et du Simplon³. Elle signe

¹ P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway, op. cit.*, p. 60.

² ADS, 57 S 1, lettre de J.-B. Fell au préfet de la Savoie, 11 juillet 1870.

³ ADS, 57 S 2, lettre de J.-B. Fell au préfet de la Savoie, 30 décembre 1869. *Courrier des Alpes*, 5 janvier 1869.

d'ailleurs en 1876, une convention avec la Compagnie du Simplon, pour la construction d'un chemin de fer entre Brigue et Feriolo afin de connecter les réseaux ferrés suisse et italien. Là encore, il ne s'agit que d'une solution provisoire, en attendant que le projet de percement du tunnel du Simplon aboutisse. Mais, la convention n'est pas suivie d'effets¹. La compagnie du chemin de fer Fell est donc liquidée et les rails sont démontés. Une partie est rachetée avec plusieurs locomotives par la compagnie du chemin de fer de Cantagallo à Rio de Janeiro au Brésil. Une autre partie du matériel est rachetée par la compagnie du chemin de fer de Lausanne à Echallens fondée en 1872. La ligne d'un peu plus de 14 kilomètres, est la première à voie métrique de Suisse. Elle récupère de rails, deux locomotives, des wagons marchandises, des fourgons à bagages et des voitures à voyageurs². Le tout est modifié de façon à être adapté à l'écartement des rails de 1 mètre au lieu de 1,10 mètre. Le rail central et les roues horizontales du matériel remorqué et de traction sont supprimés.

Quelques années plus tard, J.-B. Fell propose à nouveau son système en France. En novembre 1883, il réfléchit à un chemin de fer de 38 kilomètres, de Briançon à Oulx par le Mont-Genèvre, à rail central identique à celui du Mont-Cenis, mais à voie normale, de façon à éviter les transbordements dans les gares terminus. En 1884, il requiert une concession à l'Etat italien qui se met en relation avec le gouvernement français. Les premières discussions sont encourageantes. J.-B. Fell contacte alors G. Noblemaire, le directeur du PLM, pour obtenir l'autorisation de lui présenter son projet, puisque la compagnie en serait l'exploitant. Le PLM accède à sa requête, mais le projet en reste là. Les relations franco-italiennes ne se prêtent pas à la mise en place d'une liaison ferroviaire transfrontalière³.

Malgré tout, le système Fell constitue un véritable exploit technique et une première en Europe. Il a prouvé que les fortes rampes ne sont dorénavant plus insurmontables et qu'une alternative existe au percement des tunnels ferroviaires. Le principe du troisième rail est de plus appelé à un bel avenir avec les métropolitains et les trains à crémaillère.

L'ingénieur Fell n'est néanmoins pas le seul à penser que le chemin de fer peut arriver à gravir les montagnes. En effet, un ingénieur Italien, T. Agudio, tente lui aussi l'expérience dans les années 1860, sur le même terrain, la Savoie.

¹ G. DUC, « Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836-1909). Rivalités cantonales, négociations internationales et trajectoires des compagnies privées », *op. cit.*, p. 553.

² P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, *op. cit.*, p. 64.

³ J.-M. STEINER, D. WURMSER, M. FLORES, *L'Etoile de Veynes*, 1999, Grenoble, Presses Editions ferroviaires, p. 245-246.

3.2.3.- Un projet concurrent du Fell : le système Agudio

Dans le même temps que J.-B. Fell, un ingénieur italien T. Agudio propose lui aussi une solution alternative au percement des tunnels. Il conçoit un système permettant de remorquer les trains sur les fortes rampes. Selon lui, le Mont-Cenis et les autres massifs alpins pourraient ainsi, être traversés par leur sommet. Les deux projets se retrouvent alors en concurrence.

T. Agudio est diplômé de mathématiques, de physique et d'architecture de l'université de Pavie, et diplômé de l'Ecole des arts et manufactures de Paris. Il commence sa carrière en tant que chef du département technique pour la construction du chemin de fer de Paris à Mulhouse. En parallèle, il entreprend des recherches sur la mécanique. Il étudie le moyen de remorquer des convois plus lourds sur des plans inclinés plus longs et plus pentus que ce qui ont cours habituellement. Le système de traction qu'il met au point repose sur un locomoteur funiculaire composé de deux grandes poulies à rainures, autour desquelles un câble moteur « sans fin » s'enroule. La force motrice est transmise au câble par deux turbines installées en bas du plan incliné. Ce dernier est à voie unique, ce qui est une nouveauté. La montée et la descente s'opère sur les mêmes rails. Le locomoteur placé en queue du convoi à la montée et en tête à la descente, assure les navettes¹. T. Agudio fait construire sa machine par les ateliers Berchemans et Fallize de Liège. Les établissements J.-F. Cail et compagnie de Paris s'associent financièrement au projet.

Les premières expériences sont menées à Dusino en Piémont en 1862. Elles s'avèrent encourageantes, même si le système ne peut prouver tout son intérêt, puisque que le plan incliné est installé sur une pente à 27 ‰ seulement. Le monde du génie mécanique s'intéresse alors immédiatement à son invention qui semble être destinée à un brillant avenir. Le système Agudio est récompensé en 1862, à l'Exposition de Florence et à l'Exposition internationale de Londres. En 1863, l'Institut royal de Milan lui décerne la médaille d'or, premier prix de son concours industriel annuel. Son invention est approuvée la même année, par une commission nommée par la société financière internationale de Londres, ce qui prouve son potentiel commercial. En 1864, il est également examiné d'une manière favorable, à la fois par la Société des ingénieurs civils de Paris, par un comité nommé par le ministère italien des

¹ T. AGUDIO, Aux intéressés au chemin de fer du Saint-Gothard. Mémoire et propositions pour l'application du système Agudio aux rampes d'accès et à la traversée du grand tunnel des Alpes, Turin, Vincent Bona, 1876, 45 p.

Travaux Publics de L.-F. Menabrea, et enfin par une commission constituée par le gouvernement français. Cette dernière assure d'ailleurs que la technique mise au point par T. Agudio présente les meilleures garanties de sécurité¹. Son invention est même considérée comme plus fiable que celle de F.-B. Fell. L'ingénieur italien présente lui aussi un prototype de sa machine à l'exposition universelle de Paris en 1867.

L'année suivante, le gouvernement impérial l'autorise à tester son invention en France. Il reste à trouver un terrain propice à cette expérience, qui soit suffisamment accidenté. C'est finalement Lanslebourg, village à 23 kilomètres de Modane, sur la route du col du Mont-Cenis qui est choisi. Les essais doivent donc avoir lieu à proximité du chemin de fer Fell. Il est même envisagé un temps de raccorder les deux systèmes si l'expérience est concluante². Le gouvernement français accorde à T. Agudio une subvention de 200 000 Francs. Il reçoit également une aide du gouvernement italien, intéressé lui aussi par son invention.

En Savoie, un arrêté préfectoral du 27 mars 1870, l'autorise à occuper pendant deux ans les terrains nécessaires à l'établissement de sa voie ferrée, soit 10 504 mètres³. Mais, le délai fixé, expire avant que l'essai soit réalisé. La guerre franco-prussienne en 1870-1871, empêche le gouvernement français de lui verser la subvention promise. Les travaux préparatoires sont commencés, mais le matériel n'est toujours pas posé. Les populations locales se plaignent d'ailleurs des dégâts occasionnés par cette première phase du chantier. Des tranchées de plus de cinq mètres coupent la route en plusieurs endroits, rendant la circulation impossible. Elles demandent au préfet de sommer T. Agudio de tout remettre en état et de quitter le territoire⁴. Le gouvernement français accepte malgré tout de prolonger le délai imparti. Le système ne présente plus désormais aucun avantage sur la route du Mont-Cenis avec l'ouverture du tunnel, mais en cas de succès, il pourrait être appliqué ailleurs. Une ligne à voie unique finit par être mise en service en 1874. Le plan incliné d'une longueur d'environ 1,5 kilomètre avec une inclinaison de 50 à 320 à ‰, et des courbes de 150 mètres minimum de rayon, est installé⁵. Afin d'alimenter les moteurs hydrauliques de son plan incliné, il fait construire un petit barrage en bois sur le ruisseau du Chargeur⁶. Une fois encore, l'énergie hydraulique est identifiée comme la source d'énergie d'avenir pour le territoire savoyard. Le dispositif fonctionne, mais ne représente plus guère d'intérêt en Savoie.

¹ « Notes sur le système de locomoteur pour graver les fortes rampes, imaginé par M. Agudio », in *Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale*, tome 16, n° 195, mars 1869, p. 48-58.

² ADS, 57 S 2, lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet de la Savoie, 20 avril 1872.

³ ADS, 52 S 22, arrêté préfectoral du 27 mars 1870.

⁴ *Ibidem*, lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Savoie, 19 mars 1870.

⁵ S. GARZARO, *Fréjus. La ferrovia da Torino a Modane e Chambéry*, op. cit., p. 65.

⁶ ADS, 52 S 21, lettre de T. Agudio au ministre des Travaux publics, 1870.

Les installations sont alors démontées en 1875. T. Agudio espère du coup avoir plus de chance en Suisse. Il propose l'année suivante, l'application de son système au Mont-Genèvre, ainsi qu'aux rampes d'accès du tunnel du Gothard, afin de remplacer la construction des galeries hélicoïdales. C'est à chaque fois sans succès¹. Son premier funiculaire est finalement construit à Turin en 1884, et permet de relier les quartiers de Borgata Rosa-Sassi et la colline de Superga.

Même si la réussite est finalement de courte durée dans le cas du chemin de fer Fell et même si le funiculaire Agudio en reste au stade des essais, le territoire savoyard devient bien, du fait de son relief, une terre d'expérimentations ferroviaires. La Savoie sert donc en quelque sorte de laboratoire, puisque les inventions testées ici, sont par la suite appliquées ailleurs.

¹ T. AGUDIO, *Aux intéressés au chemin de fer du Saint-Gothard. Mémoire et propositions pour l'application du système Agudio aux rampes d'accès et à la traversée du grand tunnel des Alpes*, op.cit., p. 3. *Sistemi Agudio e Fell e sulle ferrovie di Superga e del Monginevro*, Roux e Favale, Torino, 1885.

La construction de la première ligne de chemin de fer savoyarde s'avère un véritable défi dont la Compagnie Victor-Emmanuel sort vainqueur seulement au bout de dix ans. Aux difficultés politiques et financières inévitables pour une ligne aussi stratégique, s'ajoutent les obstacles physiques. En effet, les Alpes constituent clairement une contrainte pour la mise en place d'un chemin de fer. Les reliefs ainsi que les conditions climatiques imposent des équipements spécifiques, communs aux territoires de montagne, tels que les paravalanches ou les galeries de protection contre les éboulements. De la même manière, les terrains accidentés réclament un matériel roulant différent de celui des espaces de plaine. Tout cela pousse les ingénieurs vers l'innovation. Les techniques mises au point à cette occasion sont alors de plus en plus performantes, malgré quelques hésitations. Tous les pays les plus avancés d'Europe en matière ferroviaire – France, Italie, Angleterre, Belgique, Autriche – participent à ce mouvement en Savoie, que ce soit par la provenance du matériel fixe et mobile ou par la nationalité des ingénieurs employés par les compagnies de chemin de fer ou qui proposent leurs inventions au territoire. Le chemin de fer savoyard est aussi en cela un objet « international ». Les contraintes peuvent donc avoir aussi des effets bénéfiques.

A partir des années 1860, les Alpes en Savoie ne constituent plus une barrière au développement du rail. Que ce soit par les sommets ou par l'intérieur, les massifs sont désormais traversés. Le chemin de fer en Savoie est donc dans une situation tout à fait favorable en Europe. Il ne reste plus qu'à exploiter cet atout.

Chapitre 6

Du Victor-Emmanuel au PLM : l'exploitation de l'axe savoyard vers le Mont-Cenis

Le 20 octobre 1856, la première ligne en Savoie est ouverte à la circulation entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne. Après des années de discussions autour des projets, suivies de deux ans de travaux, l'exploitation peut enfin commencer pour la Compagnie Victor-Emmanuel. Les hommes à sa tête sont expérimentés et entendent reproduire en Savoie, le modèle qu'ils connaissent ailleurs. Mais, le chemin de fer est un type d'entreprise totalement inédit sur le territoire, à la fois par les métiers qu'elle crée, mais aussi par son fonctionnement basé sur la hiérarchie, la discipline, la rigueur et la ponctualité. Il faut donc à la compagnie poser les cadres de travail, trouver et former le personnel qui accepte de se soumettre à ces nouvelles règles¹. L'exploitation du chemin de fer exige en effet le respect de strictes réglementations dont le but est de garantir la régularité des services et la rentabilité de l'entreprise, mais surtout la sécurité des voyageurs et du personnel. Nous pouvons d'ailleurs nous demander si le territoire de montagne qu'est la Savoie, impose dans ce domaine, des contraintes supplémentaires et une gestion des risques particulière ?

Il est également important de s'interroger ici sur les politiques commerciales développées à la fois par la compagnie du Victor-Emmanuel et par le PLM. Comment entendent-elles tirer leur épingle du jeu ferroviaire européen ? Quelle place le chemin de fer donne-t-il à la Savoie dans l'Europe ferroviaire ? La Savoie participe-t-elle à la desserte des grandes destinations étrangères ? Aux politiques commerciales transnationales² ? Ou encore au mouvement d'harmonisation des règles ferroviaires qui s'esquisse à l'époque en Europe³ ?

Les trafics sont enfin, le révélateur du bon ou du mauvais fonctionnement de l'entreprise. Les espoirs placés dans le tunnel du Mont-Cenis se réalisent-ils ?

L'exploitation du chemin de fer, tout comme sa construction, contribue en fait à mettre en évidence les particularités du territoire savoyard du point de vue géopolitique. Mais, de nombreux points entourant la question de l'exploitation du chemin de fer savoyard restent néanmoins partiellement dans l'ombre, notamment en ce qui concerne le personnel et les trafics, du fait de l'insuffisance de sources.

¹ G. RIBEILL, « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *Annales Économies Sociétés Civilisations*, n° 42/5, septembre-octobre 1987, p. 999-1 029. *Le personnel des compagnies, t.1, des origines à 1914. Développement et aménagement*, Paris, Développement et aménagement, 1980, 565 p.

² I. ANASTASIADOU, C. DIVALL, « Transnational Railways », in *The Palgrave Dictionary on Transnational History*, London, Palgrave Macmillan Publisher, 2009, p. 873-875.

³ L. TISSOT, « Naissance d'une Europe Ferroviaire : la convention internationale de Berne (1890), in D. BARJOT, M. MERGER (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 283-295. « Les modèles ferroviaires nationaux et la création d'un système international de transports européens, 1870-1914. Coordination, intégration ou unification ? », *Relations internationales*, n° 95, automne 1998, p. 313-327. « Normalisation ferroviaire, culture de réseaux. L'Europe des chemins de fer, 1878-2000 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 26 et 27, 2002.

1.- Offrir un service

Comme toutes les compagnies ferroviaires, le Victor-Emmanuel puis le PLM, veulent accroître leurs trafics et tentent pour y arriver, d'offrir à leur clientèle un service régulier, de qualité et sécurisé, et tout ceci, avec des coûts d'exploitation les plus réduits possibles, même si les deux aspects ne sont toujours compatibles. L'efficacité du système repose en grande partie sur un élément, le personnel. Du garde-barrière au mécanicien en passant par les employés de bureau, chacun à son échelon doit faire en sorte que tout fonctionne. Progressivement, après quelques ratés, la machine se met en route en Savoie et les compagnies sont en mesure d'atteindre leurs objectifs et de fournir de nouvelles prestations.

Ainsi, l'offre de destinations proposées par les compagnies se diversifie au cours de la période 1850-1880, en lien bien sûr avec l'ouverture de nouvelles lignes en Savoie du Sud et du Nord, mais aussi du fait de la connexion des chemins de fer savoyards avec le reste du réseau ferré européen qui est facilitée par l'intermodalité¹.

1.1.- Le personnel de service

Une fois la ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne prête à ouvrir à la circulation, il ne reste plus à la Compagnie Victor-Emmanuel qu'à engager le personnel nécessaire au bon fonctionnement du service. Le recrutement du corps d'exploitation et plus encore de celui de la traction, n'est pas une chose évidente compte-tenu de la nouveauté des emplois proposés. La compagnie doit recruter sa main d'œuvre parmi les habitants de la Savoie, or aucun n'a de qualification relative aux métiers du chemin de fer. Elle doit donc former rapidement un personnel efficace, rigoureux et respectueux de la hiérarchie, ce qui n'est pas toujours simple.

¹ H.-L. DIENEL (dir.), *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions. 1800-2000*, op. cit., 216 p.

Les informations concernant ce personnel sont maigres du fait une fois encore de l'absence des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel. Aucun registre d'employés par exemple n'a été retrouvé. Des documents sur les personnes travaillant pour la Compagnie PLM sont conservés par les archives du personnel des chemins de fer à Béziers, mais ils sont postérieurs à notre époque (années de naissance des employés après 1870). Les archives nationales du monde du travail détiennent les dossiers des agents du PLM partis en retraite mais, seulement à partir des années 1920. Il n'est donc pas possible d'élaborer des statistiques sur la période ou de dresser des listes prosopographiques. Nous pouvons seulement présenter un état général du personnel, de ses conditions de travail et des attentes de l'employeur.

1.1.1.- Le personnel d'exploitation

Le conseil d'administration du Victor-Emmanuel détient le pouvoir de décision au sein de la compagnie, et à ce titre impose les règles en matière de personnels. Il définit les postes et les modalités de recrutement, engage les agents et fixe les rémunérations. Il dispose d'une grande liberté dans l'organisation des différents métiers. Si en France dès les années 1850, le personnel du chemin de fer est regroupé en fonction de la nature de son travail en quatre ou cinq divisions, Exploitation, Matériel et Traction, Entretien et Surveillance de la Voie, Administration centrale, et parfois Construction des lignes nouvelles¹, chacune dirigée par un inspecteur, les choses sont beaucoup plus floues en Savoie. Les métiers relevant de ces différentes catégories existent, mais ne sont aucunement classifiés de cette façon rigide. En revanche, ils répondent à une hiérarchisation stricte établie en fonction du degré de qualifications de la profession et des pouvoirs que cette dernière confère au sein de la compagnie.

En bas de l'échelle des qualifications se trouvent les gardes-lignes et gardes-tunnels. Ce sont les emplois les moins rétribués et les moins bien considérés. En 1866, la Compagnie PLM les paie 75 Francs par mois pour surveiller un tronçon du chemin de fer en construction, entre Aix-les-Bains et Annecy². C'est la seule mention de rémunération que nous ayons dans les sources. Nous pouvons donc considérer ce montant comme le salaire minimum de ceux travaillant dans le chemin de fer en Savoie. Il est possible que les ouvriers qui ont auparavant

¹ G. RIBEILL, « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *Annales Économies Sociétés Civilisations*, op. cit., p. 1 004.

² ADHS, 50 S 1, lettre de la Compagnie PLM au préfet de la Haute-Savoie, 1866.

œuvré à la construction de la voie, soient employés comme garde-ligne ou garde-tunnel, une fois le chantier terminé.

Juste au-dessus d'eux, se trouve normalement le personnel d'entretien de la voie, tâche qui dans des compagnies comme le PLM est confiée à des cantonniers qui sont en charge de quelques kilomètres chacun de ligne mais, qui en Savoie du temps du Victor-Emmanuel, est sous-traitée par l'entreprise de T. Brassey. Au même niveau, figurent les hommes employés aux manœuvres des trains, à leur chargement et à leur déchargement. Ils peuvent être embauchés à l'année, mais aussi à la journée. Leur emploi peut donc être précaire.

Viennent ensuite, les gardes-barrières. Ce sont des emplois très répandus en Savoie comme ailleurs, du fait du grand nombre de passages à niveau imposés par le croisement de la voie ferrée et des routes. Ils ne requièrent aucune qualification particulière. Ils sont exercés à la fois par des hommes et par des femmes, ces dernières étant souvent les épouses ou les filles d'un agent. Leur salaire est moindre que celui des hommes. Ce travail impose de loger sur place dans une maison prêtée par la compagnie. Les gardes-barrières doivent être présents au passage de tous les trains de 5 heures du matin jusqu'à 21 heures, et être disponible la nuit afin d'ouvrir en cas de besoin les barrières fermées avec des cadenas¹. Pour pouvoir postuler à cet emploi, il ne faut pas être âgé de plus de 35 ans². Ce critère est commun aux compagnies françaises à la même époque. Ainsi, une enquête gouvernementale est réalisée en France en 1853 sur les compagnies ferroviaires. Il en ressort que ces dernières « recrutent leur personnel dans la classe des hommes valides n'ayant pas dépassé l'âge de 30 à 35 ans, de manière à ce qu'ils puissent se faire rapidement aux fatigues du service actif et rester ensuite attachés aux lignes de chemin de fer jusqu'à l'heure de la retraite³ ». Les compagnies se tournent ainsi vers une classe d'âge encore ouverte à l'apprentissage et qu'elles pourront employer pendant plusieurs décennies.

Au-dessus d'eux, figurent les hommes en charge des signaux et des aiguillages. Leurs commandes manuelles ne pouvant être actionnées à distance, elles sont confiées à un personnel particulier. Ce travail requière une grande attention et nécessite aussi une présence constante. Les différents postes évoqués jusqu'ici, sont dirigés par des contrôleurs de gardes.

¹ ADS, 1 FS 2494, ordre de service de la Compagnie Victor-Emmanuel pour les gardes et gardiennes de passages à niveau, 1857.

² ADS, 50 S 1, lettre de la Compagnie PLM au préfet de la Haute-Savoie, 1866.

³ *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, oubliée par ordre de S. Exe. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*, Paris, Imp. Impériale, 1858, citée dans G. RIBEILL, « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *op. cit.*, p. 1 010.

Puis, le personnel des ateliers s'occupent de l'entretien et des réparations du matériel roulant ce qui est une lourde responsabilité. D'autres sont chargés de la surveillance des machines, des outils, de tous les biens de la compagnie et sont habilités à dresser des procès-verbaux en cas d'infractions¹.

Les activités administratives, commerciales et de gestion nécessitent aussi tout un personnel de bureau, de facteurs, de secrétaires et de comptables. Les trois premiers métiers ne demandent pas de diplômes particuliers. Des connaissances basiques en orthographe et en calculs suffisent. Des hommes sont également responsables de l'organisation de la marche des trains. Des agents sont ensuite affectés au service mobile, tels les serre-freins qui sont placés sous les ordres du mécanicien de locomotive et les personnes chargées du contrôle des voyageurs. Des chefs et sous-chefs sont présents dans les gares et les stations. Un chef de l'exploitation basé à Chambéry supervise tout cela. Dans certaines compagnies, il existe un chef de l'exploitation et un chef de la traction, mais pas en Savoie du fait de la modestie de la ligne. Un seul homme dirige tout le personnel.

Le recrutement des employés est fait localement. La Compagnie Victor-Emmanuel engage en priorité les Savoyards. Elle trouve facilement de la main-d'œuvre d'autant plus qu'elle s'installe en Savoie dans une période de difficultés économiques où les emplois en ville sont limités. Devant l'afflux de demandes d'embauche, de nombreux candidats tentent d'obtenir l'appui des personnalités ayant un lien avec la compagnie. C. Cavour, lui-même, est sollicité mais, refuse de fournir des lettres de recommandation car, comme il le déclare dans une réponse à l'une de ces requêtes, « vu le nombre de demandes qui ont été adressées à l'administration des chemins de fer, il est plus facile d'obtenir une place de conseiller d'Etat qu'un poste de garde-convoi² ». Les personnes embauchées par la compagnie sont dans une très large majorité non qualifiées. Comme nous l'avons dit précédemment, aucun montant de salaire n'est mentionné dans les sources, mais compte-tenu de l'abondance des postulants, les rémunérations proposées par la Compagnie Victor-Emmanuel sont très certainement supérieures à celles en vigueur à l'époque sur le territoire savoyard.

Enfin, tout en haut de l'échelle du personnel se situent les chauffeurs et mécaniciens de locomotive³. C'est leur profession qui requière le plus de qualifications et qui est la pierre angulaire du service de chemin de fer. Si les compagnies Victor-Emmanuel et PLM ne

¹ ADS, 1 FS 2494, lettre de T. Bartlett à l'intendant général de la Savoie, 26 décembre 1857.

² Lettre de C. Cavour au marquis Taffini, 1^{er} juillet 1854, in E. MAYOR, *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, op. cit.

³ F. CARON, « Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail. Les mécaniciens et chauffeurs de locomotive du réseau du Nord, 1850-1910 », *Le Mouvement social*, n° 50, janvier-mars 1965, p. 4-40.

semblent pas avoir de difficulté à recruter le personnel pour les emplois subalternes et de bureau, il est très probable qu'il en soit autrement pour le personnel de traction, du moins en ce qui concerne la première société. En effet, il faut des hommes d'expérience pour travailler sur les locomotives, or la Savoie n'en a aucun dans les années 1850. La Compagnie Victor-Emmanuel doit alors former elle-même les conducteurs et les mécaniciens. En France, il est fréquent que les futurs mécaniciens ou chauffeurs soient envoyés auprès d'autres compagnies pour se former¹. Ainsi, nous pouvons imaginer que la Compagnie Victor-Emmanuel ait envoyé des hommes – des ouvriers certainement – en formation de l'autre côté des Alpes sur les lignes de Suse à Turin ou de Turin à Novare à partir du moment où elle en devient propriétaire.

Il est impossible de donner des chiffres concernant l'évolution du personnel employé par les compagnies du Victor-Emmanuel puis PLM, sur toute la période. Seules quelques données éparées apparaissent dans les sources. Ainsi en 1857, la compagnie emploie 75 personnes dont 12 conducteurs de locomotive. Ces derniers sont répartis en deux grades, ceux de première et ceux de deuxième classe². Un seul véritable état du personnel a été retrouvé. Il est dressé par le ministère des Travaux publics français au moment du rachat par l'Etat de la ligne savoyarde en 1866 (tableau 4). Il permet de connaître à la fois les différents postes d'activité en lien avec le chemin de fer, et l'évolution du nombre d'employés dans une courte période, entre 1861 et 1866. Il est à noter que les appellations des professions correspondent à celles en vigueur au sein du PLM et il est possible qu'elles ne concordent pas forcément avec les métiers réellement exercés au sein de la Compagnie Victor-Emmanuel.

¹ G. RIBEILL, « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *op. cit.*, p. 1 010.

² ADS, 1 FS 2494, liste des employés prêtant serment, 24 novembre 1857.

Tableau 4. Etat du personnel de la Compagnie Victor-Emmanuel de 1861 à 1866 (*Ministère des Travaux publics. Bureau de la statistique des chemins de fer. Documents relatifs à la construction et à l'exploitation, Paris, Imp. nationale, 1872.*).

		1861	1862	1863	1864	1865	1866
Administration centrale	Personnel des bureaux	14	14	14	14	14	14
	Concierges, garçons de bureau et gens de service	3	3	3	3	3	3
Mouvement et trafic dans le service central (Chambéry)	Directeurs, inspecteurs, chefs et sous-chefs de l'exploitation, du mouvement	1	1	2	2	2	2
	Personnel de bureau	23	23	33	33	33	33
	Garçon de bureau et gens de service	4	4	4	4	3	3
Mouvement et trafics dans les services des gares et stations	Chefs et sous-chefs de gare	18	18	16	17	18	18
	Receveurs, facteurs-enregistreur, chefs comptables	62	62	63	40	60	65
	Hommes d'équipes, manœuvres, ouvriers	113	183	66	84	54	47
Service des trains	Chefs de train, contrôleurs de route, sous-inspecteurs	8	9	8	8	7	8
	Conducteurs, gardes-freins	13	10	7	6	6	12
Traction et matériel	Ingénieurs, inspecteurs, chefs de dépôts, chefs et sous-chefs d'ateliers	3	4	3	3	3	4
	Personnel des bureaux, des dépôts, des contremaîtres	10	10	2	6	2	1
	Mécaniciens, chauffeurs	37	37	31	28	27	30
	Ouvriers, gens de service à l'année ou à la journée	123	90	85	76	76	66
	Ingénieurs, architectes, inspecteurs, chefs de section	1	1	1	1	1	1
	Piqueurs	5	5	7	7	6	6
	Agents de surveillance et d'entretien	117	125	193	187	173	173
	Nombre d'ouvriers à la journée	0	0	0	0	146	134
	Nombre de femmes employées	50	50	57	56	51	66
	Nombre d'anciens militaires employés	142	142	134	127	149	160
	Total	747	791	729	702	889	846

Entre 1861 et 1866 une hausse du nombre d'employés est constatée. Celle-ci s'explique en partie seulement par le prolongement de la ligne en 1862, de Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel-de-Maurienne et donc par le recrutement du personnel nécessaire au fonctionnement de cette nouvelles gare et du nouveau tronçon. Cet accroissement de la main d'œuvre découle surtout de l'emploi de nombreux ouvriers à la journée à partir de 1865. Ils viennent remplacer les hommes d'équipes, les manœuvres et le personnel des dépôts employés à l'année, ce qui représente une économie pour la Compagnie Victor-Emmanuel, puisqu'elle n'embauche qu'en fonction des besoins. Elle cherche ainsi à diminuer les coûts d'exploitation alors qu'elle connaît une grave crise financière. De la même façon, elle recrute davantage de femmes à qui elle verse des salaires plus bas que ceux des hommes pour un travail équivalent de gardes-barrières ou dans la surveillance des lignes. C'est ainsi une aubaine pour une petite partie de la population savoyarde qui peine à trouver un emploi dans les années de crise économique qui suivent l'annexion.

Cet état du personnel permet également de mettre en lumière un autre phénomène. La compagnie recrute un bon nombre d'employés parmi les anciens militaires. Ils représentent en effet, de 16 à 19 % du personnel entre 1861 et 1866. Cette part est néanmoins inférieure à ce que prévoit le cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel puisque qu'il impose que le quart des emplois soit réservé aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service¹. Les postes auxquels ils sont affectés ne sont pas connus mais, il est probable qu'à l'image de ce qui se passe en France, ils occupent des fonctions qui les mettent en contact avec le public et qui exigent de la fermeté et de la tenue², ou qui nécessitent une bonne condition physique comme la manutention des marchandises.

Avec l'arrivée du PLM en Savoie, la nature des emplois n'est en rien modifiée. En revanche, la compagnie introduit, semble-t-il, davantage de rigueur dans le contrôle des tâches. Elle gère les employés de sa nouvelle ligne comme ceux du reste de son réseau. Et surtout, elle ne garde pas tout le personnel attaché à la ligne du Rhône au Mont-Cenis. Une partie est déplacée sur d'autres points du réseau PLM, et une autre est renvoyée en touchant des indemnités³. Les sources ne mentionnent pas le nombre de personnes concernées par ces mesures.

¹ ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane par Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome premier, 1740-1883, op. cit.*, p. 272.

³ Instructions concernant la reprise de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, 20 octobre 1867.

Le Victor-Emmanuel et le PLM mettent donc en place en Savoie, un système fondé sur une stricte division du travail où tous les employés, quel que soit leur rang dans la hiérarchie ferroviaire, sont soumis à un respect strict des règles édictées par la compagnie.

1.1.2.- Les vertus du personnel

Les travailleurs du chemin de fer sont soumis à une discipline stricte qui est vue comme la garantie d'un service régulier, rentable et sécurisé. En effet, du sérieux et de l'application des gardes-barrières, des aiguilleurs, des mécaniciens ou des chauffeurs de locomotive, dépend la qualité du service rendu, notamment la ponctualité, et la sécurité des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que des personnes qui se trouvent à proximité de leurs passages. C'est pourquoi les compagnies imposent des règles contraignantes à leurs employés. Toute l'organisation de l'entreprise repose sur des ordres de service et sur de nombreux règlements qui définissent la conduite que chaque personne doit adopter. L'obéissance absolue au supérieur hiérarchique est une règle intangible. Selon l'enquête évoquée précédemment, réalisée en France en 1853, l'obéissance est la première vertu d'un employé du chemin de fer¹. Mais, cela ne s'avère pas toujours évident pour des personnes qui ne sont pas forcément habituées à respecter une hiérarchie, ou lorsque leur supérieur est basé à plusieurs kilomètres, ou encore lorsqu'elles font partie du personnel mobile. Nous pouvons imaginer qu'afin de les encadrer, un système de sanctions et de récompenses soit mis en place en Savoie, comme cela se fait ailleurs. Les punitions infligées en fonction de la gravité des actes doivent probablement aller de la réprimande à la révocation en passant par le paiement d'amendes². Aucun exemple de sanction n'apparaît dans les sources, mais ce qui ne veut aucunement dire que le personnel du Victor-Emmanuel, puis du PLM, soit plus discipliné et obéissant de celui des autres compagnies.

A l'inverse, des primes peuvent être accordées, à l'instar des mécaniciens et des chauffeurs en France, qui se voient allouer des sommes d'argent – somme toute assez modeste – pour avoir économisé le charbon ou pour la régularité de leur service³. Néanmoins en Savoie, la Compagnie Victor-Emmanuel ne met pas en place de politique sociale à l'égard de ses employés. Il n'existe pas de service médical particulier ni semble-t-il, de système de

¹ F. CARON, « Le mouvement de l'innovation technique. Sécurité ferroviaire, confort et qualité du service : un bilan de recherche », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°39, 2009, p. 29.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome premier, 1740-1883, op. cit.*, p. 275.

³ G. RIBEILL, *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer (1823-1870), op. cit.*, p. 371.

retraite comme cela est par exemple le cas pour la compagnie du Paris-Orléans à la même époque¹. Le Victor-Emmanuel est loin de disposer des capitaux suffisants à de telles initiatives. En revanche, les choses changent avec l'arrivée du PLM, qui lui met en place un régime de retraite. Tous les employés du chemin de fer de moins de 35 ans au 1^{er} janvier 1868, sont inscrits d'office à la caisse de retraite. Ceux âgés de 35 à 60 ans, ne sont quant à eux pas admis d'office, mais peuvent participer à la caisse, à condition de payer le montant intégral des versements². La compagnie instaure également une couverture intégrale des frais médicaux³. Le PLM introduit donc en Savoie les mêmes avantages que pour le personnel du reste de son réseau.

L'employé du chemin de fer doit en fait être habité par un certain nombre de vertus. La disponibilité est une des premières qualités attendues. Le métier de garde-barrière par exemple, suppose d'être entièrement dévoué à la compagnie. La présence est requise 24 heures sur 24. D'autres, comme chauffeur, mécanicien de locomotive ou serre-freins imposent de longues heures de travail selon la durée du trajet, même si des relais sont parfois prévus sur le parcours.

La loyauté est une autre qualité exigée, c'est pourquoi toutes les personnes qui travaillent au sein de la Compagnie Victor-Emmanuel doivent être assermentées. Ainsi le 24 novembre 1857, les nouveaux employés de la société sont convoqués au bureau de l'Intendance générale de Savoie, afin de prêter serment chacun leur tour sur les Saintes Ecritures, et de jurer devant le président du Conseil d'intendance, le procureur du roi et en présence d'un représentant de la compagnie, B. des Essarts, « d'accomplir leurs obligations et de remplir les honneurs de leur charge, en homme d'honneur et de probité⁴ ». L'Etat sarde par cette pratique intervient donc dans le fonctionnement interne de la compagnie privée. Il s'agit en fait d'un double serment, à la fois professionnel et politique. Après l'annexion, le personnel est obligé de jurer à nouveau fidélité, mais cette fois-ci, au Victor-Emmanuel et au régime impérial⁵.

L'importance accordée à la hiérarchie par la compagnie se matérialise pour une partie du personnel par le port de l'uniforme ou d'un signe distinctif. Il sert à indiquer la fonction et

¹ G. RIBEILL, « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *op. cit.*, p. 1 014-1 015. *Le personnel des compagnies, t.1, des origines à 1914. Développement et aménagement, op. cit.*, 565 p.

² Instructions concernant la reprise de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, 20 octobre 1867.

³ F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 661.

⁴ ADS, 1 FS 2494, procès-verbal de prestation de serment de messieurs les employés du chemin de fer Victor-Emmanuel, 24 novembre 1857.

⁵ ADS, 50 S 1, lettre du ministère des Travaux publics au préfet de la Savoie, 1864.

le rang au sein de l'entreprise. La Compagnie Victor-Emmanuel commande ces uniformes faits sur mesure auprès d'un tailleur de Chambéry en septembre 1856¹. Les chefs de station portent une tunique avec un col en satin et passepoils, un gilet, un pantalon, un paletot, une casquette en drap bleu et une paire de gants en coton blanc. Les gardes-barrière sont habillés d'une vareuse en laine, tout comme les gardiennes qui portent également « un jupon à raies » et un chapeau. Tous les employés de bureau portent un gilet de drap bleu et un pantalon de toile rayé bleu et blanc. Les conducteurs de locomotive sont quant à eux vêtus d'une blouse grise en toile de lin. Les uniformes sont à la charge du personnel. L'objectif est que les employés soient reconnaissables par les clients. Une seule gravure représente un uniforme du chemin de fer Victor-Emmanuel. Il s'agit de celui de l'inspecteur de la voie, c'est-à-dire le superviseur des différents agents affectés à la surveillance. L'uniforme est composé d'un pardessus et d'une casquette en drap bleu foncé sur laquelle est brodé un compas en fils doré entrecroisé d'une équerre en argent, symboles du progrès, de l'ordre et de la construction (document 28). Il est tout à fait comparable aux modèles des uniformes français.



Document 28. Projet d'uniforme pour un inspecteur de la Compagnie Victor-Emmanuel en 1858 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

Aux regards des sources, les compagnies Victor-Emmanuel et PLM ne semblent pas rencontrer de difficultés particulières avec leur personnel. Les travailleurs du chemin de fer en Savoie ne forment pas un corps organisé. Il n'y a pas de « culture d'entreprise ». Aucune action de groupe telles les revendications collectives ou les grèves ne sont enregistrées. Le sérieux des employés est même loué et parfois même tourné en ridicule dans les journaux

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, contrat passé entre la Compagnie Victor-Emmanuel et M. Carle, 18 septembre 1856.

locaux. Ainsi, le *Courrier des Alpes* en 1857, tout en narrant un voyage en train de Chambéry à Aix-les-Bains, se moque des employés disciplinés : « le train ralentit sa marche et finit par s'arrêter. Un employé, grave comme un bourgmestre allemand ou hollandais jette à la portière de chaque wagon le nom de la station sur un ton qui ne varie jamais : *Voglans ! Voglans !* Quatorze trains, dans le courant de l'été, s'arrêtent chaque jour à cette station, et le même employé ne manque jamais de crier *Voglans* autant de fois qu'il y a de wagons. En calculant que chaque train soit composé, l'un dans l'autre, de douze wagons, cette exclamation doit sortir 168 fois par jour de la bouche de l'employé¹ ». La monotonie du métier est aussi dénoncée au passage. D'une façon générale, le personnel du chemin de fer ne semble pas avoir mauvaise presse.

L'organisation du travail mise en place par les compagnies de chemin de fer est une première en Savoie. La répartition des tâches en autant de métiers différents est une nouveauté, tout comme l'attente du respect de la hiérarchie. Ces strictes conditions sont un gage du bon fonctionnement de l'entreprise. Il reste alors à cette dernière à attirer les clients.

1.2.- La politique commerciale des compagnies à petite échelle

Si la longueur du chemin de fer construit est pendant longtemps limitée et s'il est impossible de parler véritablement de réseau ferré en Savoie avant les années 1870-1880, les compagnies Victor-Emmanuel et PLM tentent néanmoins de développer une vraie politique commerciale. Elles cherchent à attirer une clientèle en lui proposant une gamme de voyages étendue et misent pour cela sur les destinations internationales. Les obstacles physiques empêchant dans un premier temps la continuité des parcours, les compagnies comptent sur l'intermodalité afin d'en limiter les désagréments, avant de chercher à la supprimer pour une meilleure qualité du service.

1.2.1.- Les offres de voyages

Les compagnies ferroviaires en Savoie tentent d'attirer deux types de clientèle, d'une part les voyageurs étrangers qui s'arrêtent un court moment ou séjournent quelques temps en

¹ *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

Savoie, et d'autre part, ceux qui empruntent le chemin de fer pour uniquement traverser le territoire. Dans ce dernier cas, il faut faire en sorte qu'ils choisissent l'itinéraire savoyard plutôt qu'un autre parcours, par la Suisse par exemple.

Quelques mesures spéciales sont alors mises en place pour séduire ces deux catégories de clients. Dès l'ouverture de la ligne, la compagnie crée un système où aucune réservation à l'avance n'est nécessaire. Il existe également la possibilité d'acheter des billets directs valables pour une durée de quinze jours en deuxième et première classes. Ces dispositions permettent une certaine souplesse dans le choix des jours et des horaires de départ. Des billets demi-tarifs pour les personnes voyageant en groupe sont même instaurés dès 1857, afin d'« encourager les voyages par parties nombreuses ». Ils sont principalement destinés aux collègues et aux corporations. Le président C. Laffitte recommande tout de même de les délivrer seulement avec modération car ils ne sont pas si intéressants que cela financièrement pour la compagnie¹.

La Compagnie PLM offre ensuite d'autres formules. A partir des années 1870, elle propose aux personnes extérieures souhaitant visiter la Savoie, des billets de voyages circulaires à prix réduits pour les première et deuxième classes. Durant un ou deux mois, les usagers peuvent librement circuler sur les lignes savoyardes et s'arrêter pour visiter les différents sites recommandés par la compagnie dans ses indicateurs (villes, cascades, torrents, glaciers, vallées, etc.)². Le PLM présente le chemin de fer comme un outil de découverte du territoire et de ses richesses naturelles. Il participe incontestablement à la promotion des tous débuts du tourisme en Savoie.

Cette promotion du territoire est rendue possible par l'augmentation progressive de la fréquence des trains en Savoie, entre 1857 et les années 1880. Lors de la mise en circulation du Victor-Emmanuel, trois trains par jour arrivent de France, de Paris et de Lyon, et parcourent la ligne d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne. Trois autres font le trajet en sens inverse. Ils mettent 5 h pour parcourir la distance entre Lyon et Aix-les-Bains, et puis 3 h 30 ou 3 h 50 pour gagner le terminus de la ligne savoyarde, que cela soit à l'aller ou au retour. Tous sont des omnibus et desservent les onze stations et gares du parcours. Deux trains supplémentaires effectuent également le voyage entre Aix-les-Bains et Chambéry, l'un le matin et l'autre le soir, tandis que deux autres font de même en sens inverse. En 1860, un train

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, lettre d'E. Barbier au ministre des Travaux publics, 26 juin 1857.

² *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, Paris, A. Chaix et Cie, n° 524, 1871, p. 12.

par jour entre Culoz et Saint-Jean-de-Maurienne est ajouté dans chaque sens aux trois habituels. Il faut toujours de 3 h 30 à 3 h 50 pour parcourir la distance entre Saint-Jean-de-Maurienne et Aix-les-Bains à laquelle peuvent désormais s'ajouter grâce à la construction du pont sur le Rhône, les 50 minutes entre cette dernière ville et Culoz. Les temps de parcours sont divisés par près de trois par rapport à la diligence. Le nombre journalier de trains de voyageurs n'évoluent plus sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis jusqu'à la fin des années 1870. Cependant, l'ouverture des chemins de fer en direction de Grenoble en 1864, et d'Annecy en 1866, étend l'offre. Trois trains par jour relient Chambéry à Grenoble en 2 h 50, et Chambéry à Annecy en 3 h, et trois font à chaque fois, le chemin dans le sens inverse¹.

A partir de 1879, ce sont six trains dans chaque sens qui effectuent le trajet entre Culoz et Modane². Jusqu'en 1872, seuls des omnibus parcourent le territoire savoyard. Les trains express venant de France s'arrêtent à Aix-les-Bains. Les voyageurs sont ensuite invités à prendre un omnibus. Les express qui sont instaurés sur le territoire après cette date ne desservent que sept gares et stations entre Culoz et Modane contre quatorze pour les omnibus. La durée du trajet est alors de 4 h 03 contre 5 h 20 pour les omnibus. Les trains express sont réservés aux voyageurs de première classe et exceptionnellement sur certains trains à ceux de deuxième classe munis uniquement de billets plein tarif. En règle générale, les deuxième et troisième classes doivent se contenter des omnibus³. La diminution du temps de parcours est donc un privilège qui se paie. L'augmentation de la vitesse des trains n'est d'ailleurs pas une priorité pour les compagnies à l'époque car elle considérée comme dangereuse, surtout en Savoie compte tenu des terrains accidentés.

Quant au confort des voyageurs, il n'est pas non plus essentiel, même si le PLM met en place une nouveauté sur les longs trajets empruntant le territoire savoyard. Des wagons-lits avec cabinet de toilette et « *water-closet* » sont en effet ajoutés à Modane sur les trains de nuit. Cependant, seuls les voyageurs de première classe payant un supplément peuvent y avoir accès. Ce supplément est de 30 Francs pour un voyage de Modane à Paris ou *vice versa*⁴.

La satisfaction du client est pourtant un point auquel sont attachées les compagnies ferroviaires. A partir de 1856, un registre est ouvert dans chaque station de la ligne savoyarde afin de recevoir les réclamations des voyageurs. Une copie est ensuite immédiatement

¹ *Le Patriote savoisien*, 25 décembre 1869.

² *Courrier des Alpes*, horaires des chemins de fer Victor-Emmanuel et du PLM, 1857-1870. *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op. cit., 1879-1880, p. 11.

³ ADS, 49 S 23, observations spéciales sur le transport des voyageurs sur la ligne de Mâcon à Genève et de Culoz à Modane, non datées mais probablement 1886.

⁴ *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op. cit., 1879-1880, p. 11.

transmise au chef de l'exploitation, qui est censé s'en servir pour améliorer le service¹. Pour contenter sa clientèle anglaise, le PLM recrute également une personne sachant parler anglais à la gare d'Aix-les-Bains.

Toutes ces dispositions n'empêchent pourtant pas les compagnies de mécontenter quelques fois les usagers. Deux critiques reviennent le plus souvent en Savoie. Le confort des voitures laisse tout d'abord à désirer, et l'offre de trains est à certains moments insuffisante. De ce point de vue-là, l'arrivée du PLM ne change rien à la situation. En effet, aux débuts des années 1880, les voyageurs qui rentrent de leur cure thermale, se plaignent du manque de voitures à Aix-les-Bains en direction de Culoz, tous les vendredis après-midi au train de 3 h 53². Les compagnies ne sont donc pas toujours capables d'anticiper les besoins ni de s'adapter à la demande.

L'objectif principal des compagnies Victor-Emmanuel et PLM est malgré tout atteint, puisque le chemin de fer savoyard est bel et bien mis en connexion avec le reste de l'Europe. Grâce à différentes combinaisons d'itinéraires, la gamme des voyages proposés aux clients est étendue.

1.2.2.- Les connexions possibles avec le reste de l'Europe

Du fait de la position de carrefour alpin de la Savoie, les compagnies ferroviaires sont en mesure d'offrir des connexions rapides avec le reste de l'Europe. Les tableaux horaires et les indicateurs ferroviaires donnent un excellent aperçu des destinations desservies grâce au chemin de fer savoyard.

La France est la desserte la plus évidente. Dès 1856, Paris via Mâcon est connectée au territoire savoyard grâce à un système intermodal rail-navigation sur lequel nous aurons l'occasion de revenir. Lyon est également reliée à la Savoie à cette date. Marseille l'est en 1864, avec la liaison par Grenoble. La Compagnie Victor-Emmanuel s'entend dès 1856, avec les compagnies du Paris-Lyon et du Lyon-Genève, puis du PLM, afin que leurs horaires soient compatibles entre eux. Elles anticipent ainsi les décisions qui seront prises en 1872, lors de la conférence internationale sur les horaires³. Les correspondances doivent être assurées dans les meilleures conditions possibles. Une bonne entente entre les différentes compagnies est donc la clé du succès. De la même façon, la Compagnie Victor-Emmanuel

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, ordre de service de la Compagnie Victor-Emmanuel, 1856.

² *L'Arrosoir arrosant Chambéry*, 1^{er} juillet 1884.

³ Nous reviendrons sur cette conférence un peu plus loin dans le chapitre.

veille à ce que les horaires de la ligne savoyarde concordent avec ceux de ses propres lignes situées de l'autre côté des Alpes, de Suse à Turin, et de Turin à Novare et au Tessin.

Grâce au jeu des correspondances ferroviaires, la Savoie est intégrée dans l'Europe des réseaux. Par Paris, le territoire est connecté à toutes les régions françaises, mais aussi à l'Angleterre. Un accord est d'ailleurs trouvé en 1858, entre la Compagnie Victor-Emmanuel, le *South Eastern Railway* (réseau du Sud de l'Angleterre qui relie notamment Londres à Douvres) et le PLM pour la vente de billets directs de Londres jusqu'en Savoie¹.

Par Genève, la Savoie est aussi connectée à toute la Suisse et au-delà à l'Allemagne. Par Turin, c'est Magenta, Vercelli, Livourne, Gênes, Bologne, Florence, Milan, Vérone, Venise, Rome, Naples et même l'Autriche qui sont accessibles. Culoz et Turin sont des plates-formes de correspondances qui permettent au chemin de fer savoyard de se connecter à Paris et Genève, des villes importantes de l'Europe ferroviaire.

Les compagnies du Victor-Emmanuel et surtout du PLM profitent de cette bonne accessibilité pour instaurer une politique commerciale transnationale. En effet, en plus des trains habituels connectés avec les différents points de l'Europe, elles créent des trains spéciaux afin d'assurer la desserte de manifestations internationales exceptionnelles. Ces initiatives permettent d'accroître le trafic à travers la Savoie et contribuent aussi à la renommée des compagnies. Le PLM met en place par exemple, des trains spéciaux à destination de Vienne entre mai et octobre 1873, à l'occasion de l'exposition universelle². L'objectif est de capter une partie du trafic de voyageurs anglais qui pourrait se faire à cette occasion par la Suisse orientale ou l'Autriche dont les passages du Semmering et du Brenner sont ouverts respectivement en 1854 et en 1867.

La Compagnie PLM profite également du grand pèlerinage annuel à Rome pour commercialiser des billets aller-retour à date fixe, au mois d'octobre, entre Paris et la capitale italienne par Modane. En 1887, un train spécial de 700 places est mis en place spécialement pour l'occasion, tandis que des voitures supplémentaires pouvant accueillir 150 personnes, sont greffées sur un des trains habituels effectuant le trajet entre Paris et Rome. Les mêmes dispositions sont prises lors de la semaine sainte avant Pâques ou du carnaval de Rome qui se déroule au mois de mars. A cette occasion, les tarifs sont réduits, mais les billets sont en nombre limités et les trains ne sont équipés que de voitures de deuxième classe³. Ces

¹ ANMT, 77 AQ 109, procès-verbal du conseil d'administration du PLM, 16 avril 1858.

² ANMT, 77 AQ 184, procès-verbal du conseil d'administration du PLM, 21 mars 1873.

³ ADS, 49 S 23, lettres du PLM au préfet de la Savoie, 1882-1887.

manifestations annuelles à caractère international sont l'occasion pour le PLM de mettre en avant sa ligne.

Enfin, d'autres mesures visent à ce que les voyageurs qui prévoient de traverser la Savoie en chemin de fer, s'y arrêtent, même un court moment. Ainsi, un accord est passé en 1858, entre le Victor-Emmanuel, le PLM, les chemins de fer Lombards et les Messageries Impériales (qui assurent la liaison par la route du Mont-Cenis), afin de mettre en vente des billets circulaires à prix réduit de 25 % entre Paris et Venise¹. Les passagers peuvent ainsi s'arrêter librement en Savoie et pour une durée qu'ils fixent à leur convenance, avant de reprendre le chemin de fer. L'application de ces politiques commerciales suppose donc une collaboration étroite entre des compagnies de nationalités différentes et d'échelles différentes. Le caractère transfrontalier du chemin de fer savoyard se dessine ici une fois encore.

La Savoie se situe donc, par son chemin de fer et par les dessertes qu'il autorise, au cœur des réseaux transnationaux européens². Mais, les connexions internationales ne peuvent fonctionner uniquement grâce au rail. L'intermodalité est en effet, dès le départ la clé de voûte du système.

1.3.- De l'intermodalité à la monomodalité

Entre 1856 et 1871, les liaisons ferroviaires de part et d'autre de la Savoie, avec la France à l'ouest et avec le reste du royaume de Sardaigne puis d'Italie à l'Est, ne sont opérationnelles que grâce à la combinaison du rail et de moyens de transport traditionnels³ (figure 5). En effet, le Rhône et les Alpes, constituent des obstacles nécessitant des ouvrages spécifiques dont la réalisation prend plus de temps que celle du reste de la ligne. Aussi, le temps de ces réalisations, la continuité de l'axe dépend-elle de la capacité à combiner les modes de transport. La navigation (1856-1858) ou le transport routier (1856-1868) permettent en effet, de passer outre. Lorsque la Compagnie Victor-Emmanuel ouvre sa première ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne en 1856, elle s'appuie alors sur l'intermodalité pour tenter de faire de la Savoie un axe commercial modernisé de première importance en Europe. Le PLM fait de même encore quelques temps après, de 1867, date à

¹ ANMT, 77 AQ 184, procès-verbal du conseil d'administration du PLM, 1^{er} septembre 1858.

² A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, op. cit., 431 p.

³ E. COTTET DUMOULIN, « Les liaisons ferroviaires transfrontalières de part et d'autre de la Savoie : des enjeux d'envergure européenne (1850-1880) », communication lors du VIe congrès international d'histoire ferroviaire, Vittoria-Gasteiz, 5-7 septembre 2012, article communiqué aux participants sur clé USB.

laquelle il devient propriétaire de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, jusqu'à l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis en 1871. Pour que le système fonctionne, ces compagnies doivent en premier s'assurer de la complémentarité des modes de transport, ce qui n'est pas si simple puisque diverses compagnies sont de nouveau à cette échelle très locale concernées.

La première lacune à combler pour relier la ligne savoyarde au réseau ferré français est le Rhône. En attendant qu'un pont ferroviaire soit construit, la Compagnie Victor-Emmanuel afin d'attirer les trafics entre la France et la péninsule italienne, parie sur la mise en réseau du chemin de fer et de la navigation sur le lac du Bourget et sur le Rhône. Elle reprend en fait le système adopté une dizaine d'années plus tôt par la Compagnie Savoyarde. En effet, lors de l'ouverture du chemin de fer le 20 octobre 1856, la gare à l'extrémité ouest de la ligne est installée à Choudy, un hameau de la commune d'Aix-les-Bains situé à deux kilomètres du centre de la ville. Cette mise à l'écart par rapport au centre urbain s'explique par la nécessité d'une liaison du chemin de fer avec la voie d'eau. En effet, de là, les voyageurs et les marchandises empruntent la route jusqu'au port de Puer, puis les bateaux à vapeur qui traversent le lac du Bourget, empruntent le canal de Savières et le Rhône jusqu'à Culoz. Dès l'année suivante, afin de limiter le nombre de transbordements, un tronçon est construit jusqu'à Saint-Innocent en bordure du lac du Bourget. Un embarcadère y est aménagé qui permet de mettre en correspondance directe le Victor-Emmanuel avec les bateaux à vapeur qui suivent à partir de là, le même itinéraire que précédemment.

La Compagnie Victor-Emmanuel s'entend avec la compagnie de navigation E. Plasson de Lyon qui obtient de l'Intendance générale de la Savoie en 1857, la concession du service de navigation sur les eaux sardes entre le port de Saint-Innocent jusqu'au Rhône pour le transport des marchandises et des voyageurs¹. La concession est accordée pour une durée d'un an renouvelable. Cette courte durée s'explique par la construction du pont ferroviaire sur le Rhône qui est en bonne voie. La compagnie de navigation E. Plasson est en fait celle qui assure l'acheminement des matériaux depuis Lyon pour la construction du chemin de fer en Savoie. Cette raison explique qu'elle soit choisie pour assurer les liaisons entre Saint-Innocent et Culoz, plutôt que de petites entreprises de navigation savoyarde. Celle d'E. Plasson travaille déjà avec le Victor-Emmanuel et dispose de bateaux en nombre suffisant pour assurer ce service. Selon leur accord, La compagnie E. Plasson est sommée de s'adapter aux horaires définis par le Victor-Emmanuel. Grâce à ses cinq bateaux, elle assure les trois

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, autorisation délivrée par l'intendant général de la Savoie à la compagnie générale de navigation E. Plasson pour la concession du service de navigation sur les eaux sardes, 9 mai 1857.

liaisons quotidiennes dans chaque sens entre le chemin de fer Victor-Emmanuel et celui du Lyon-Genève. Elle passe le même type d'accord du côté français avec cette dernière compagnie¹. Les voyageurs en provenance de la Savoie et en direction de la France disposent de vingt minutes pour changer de mode de transport, alors qu'en sens inverse, le temps d'attente à Saint-Innocent varie entre une heure et une heure et demie du fait du passage obligé à la douane. Dans le premier cas, la douane française est établie à Culoz, ce qui explique l'attente plus courte. La durée de la traversée entre Saint-Innocent et Culoz (et *vice versa*) dure deux heures. L'entente entre toutes les compagnies intéressées par l'axe (Paris-Lyon, Lyon-Genève, Victor-Emmanuel et E. Plasson) est aussi commerciale. Le prix de vente d'un billet de train entre deux gares situées de part et d'autre du Rhône comprend la traversée du lac du Bourget et du fleuve. Le montant est fixé par un accord entre toutes les compagnies concernées par le trajet². Nous ne connaissons pas les modalités de répartition des recettes entre elles.

Dans la pratique, la rupture de charges entre le chemin de fer et la navigation entraîne un certain nombre de désagréments. La Compagnie Victor-Emmanuel qui s'occupe du transbordement des marchandises manque de matériel et de main d'œuvre. L'opération prend du temps et occasionne parfois des retards. De plus, la navigation est dépendante des conditions climatiques et les retards sont fréquents à la mauvaise saison. Enfin, la compagnie lyonnaise rencontre des difficultés liées au trop faible niveau des eaux dans le canal de Savières à l'automne. La Compagnie Victor-Emmanuel propose alors une solution pour remédier à ce problème. Elle demande l'autorisation de construire un barrage mobile sur le canal de Savières à hauteur de Chanaz pour tenter de maintenir un tirant d'eau suffisant à la navigation pendant les plus basses eaux du Rhône et du lac du Bourget. Le ministère des Travaux publics sarde reconnaissant que cet ouvrage est indispensable pour conserver la correspondance du chemin de fer Victor-Emmanuel avec les chemins de fer français, accorde une subvention de 8 000 Lires³. Le barrage est achevé au début de l'année 1858. L'intendant général de la Savoie autorise la compagnie à l'actionner deux fois par jour, mais « ni avant le lever ni après le coucher du soleil » et le moins de temps possible afin de « ménager les eaux du lac » et d'empêcher que le niveau ne descende trop bas et n'arrête la navigation. Le canal ne fonctionne que le jour. L'axe est donc fermé la nuit. Il est ouvert une heure avant le

¹ *Ibidem*, convention entre les compagnies de chemin de fer de Paris à Lyon, de Lyon à Genève et Victor-Emmanuel pour le transport des voyageurs et des marchandises entre la France et les Etats sardes, 9 juin 1857.

² *Ibidem*.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 48, lettre du ministère des Travaux publics à la Compagnie Victor-Emmanuel, 6 septembre 1857.

passage des bateaux de la compagnie lyonnaise et du transport des marchandises, et le reste une heure après pour le service de la navigation publique. Des gardes, rémunérés par la Compagnie Victor-Emmanuel sont placés à chaque extrémité du canal pour arrêter les bateaux n'ayant pas un tirant d'eau suffisant ou qui tenteraient de s'introduire pendant les heures de fermeture¹.

La combinaison rail-navigation ne dure finalement que très peu de temps, de 1856 à 1857, puisque dès le 2 septembre 1858 le pont ferroviaire sur le Rhône est ouvert à la circulation. Elle permet néanmoins d'anticiper le positionnement du chemin de fer savoyard dans l'axe transnational

La seconde lacune à combler est celle du Mont-Cenis. L'objectif du chemin de fer est de mettre en communication plus rapidement la Savoie, et au-delà la France, avec le Piémont et l'Italie, mais entre le 20 octobre 1856, date d'ouverture de la ligne jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne et le 20 octobre 1871, date d'ouverture du tunnel du Mont-Cenis, les compagnies du Victor-Emmanuel et PLM doivent compter sur l'association du rail avec d'autres moyens de transport pour y parvenir.

De Saint-Jean-de-Maurienne, puis de Saint-Michel-de-Maurienne après 1862, jusqu'à Suse, les convois de voyageurs et de marchandises sont contraints d'emprunter la route du col du Mont-Cenis. La Compagnie Victor-Emmanuel organise les correspondances et les transbordements de façon à rendre les trafics les plus fluides possible, et surtout pour éviter que ces derniers se détournent vers d'autres axes routiers comme celui du Gothard. Pour ce faire, elle passe des accords avec des entreprises de roulage locales pour le transport des marchandises, avec la compagnie lyonnaise Bonafous pour les voyageurs². Cette dernière assure déjà depuis les années 1810, le transport des voyageurs par le col du Mont-Cenis. C'est dans ce domaine l'entreprise la mieux positionnée sur le marché.

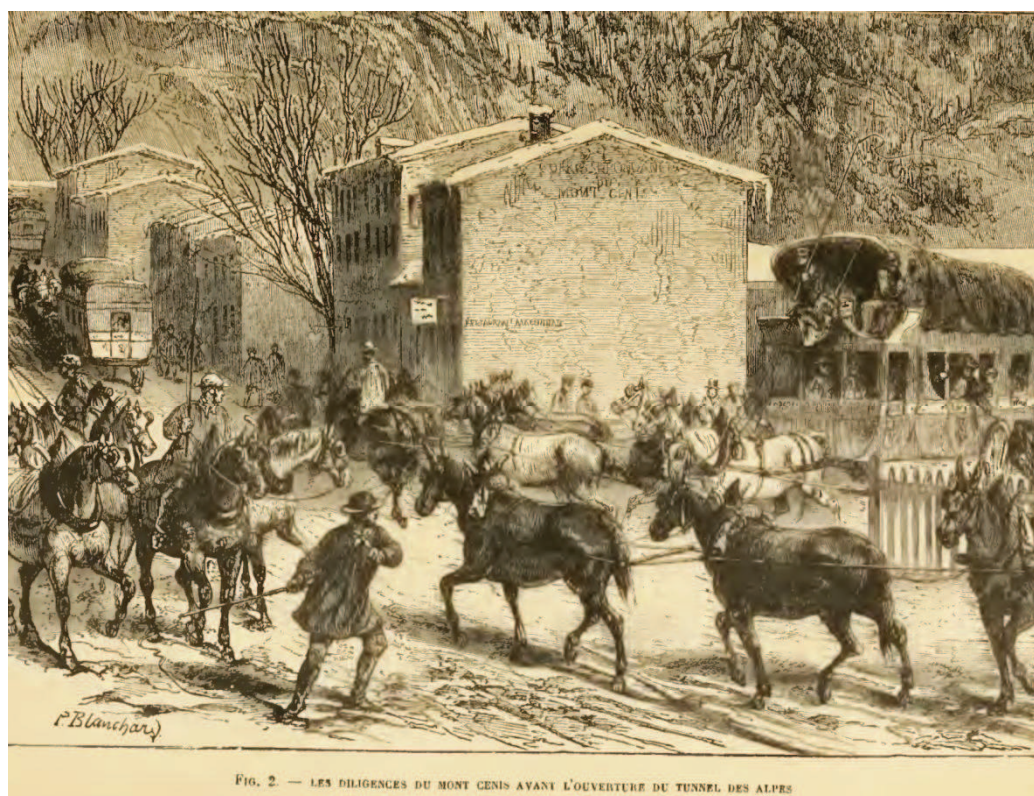
Des diligences attendent les voyageurs à l'extérieur de la gare et les emmènent de l'autre côté des Alpes en 12 heures l'été et en 15 heures l'hiver avec des haltes tout le long du parcours pour changer les attelages. Mais, le passage du Mont-Cenis est particulièrement difficile à la mauvaise saison et les risques d'accidents sont élevés du fait de la neige, du gel et des avalanches. Les retards qui en découlent, désorganisent les correspondances avec le chemin de fer. Le confort lors de la traversée laisse de plus à désirer même si la Compagnie Victor-Emmanuel précise lors de la vente des billets que les messageries impériales

¹ *Ibidem*, 28 janvier 1858.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, traité entra la Compagnie Victor-Emmanuel et la Compagnie Alphonse Bonafous, 12 mai 1856.

emploient « des voitures spéciales réunissant toutes les conditions désirables de commodité et de sécurité » et que les diligences sont chauffées en hiver¹.

Comme pour la traversée du lac du Bourget et du Rhône, le prix du billet de train comprend le passage du Mont-Cenis par diligence. Pour une meilleure organisation des transbordements, la Compagnie Victor-Emmanuel fait correspondre les places que les voyageurs occupent dans les compartiments à celles dans les diligences. Une place de première classe dans le train donne droit normalement à une autre dans le coupé de la diligence. (document 29) Mais, il arrive fréquemment que cela pose problème, puisque les compartiments de première classe offrent six places tandis que les coupés n'en ont que trois. A en croire le récit d'un voyageur en 1865, pour obtenir une de ces trois places, « il faut en faire le siège et la conquérir par adresse, par ruse ou tout simplement par priorité d'inscription. [...] Les vaincus obtiennent les coins dans l'intérieur (la berline)²». Les deuxièmes classes s'installent dans la berline et les troisièmes classes doivent se contenter de la rotonde.



Document 29. Diligences en correspondance avec le chemin de fer à Saint-Michel-de-Maurienne dans les années 1860 (L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science*, Volume 2 : *Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884, p. 8).

¹ Horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel, services d'été et d'hiver, 1857-1867.

² A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, Paris, Dentu, Liseux, Renault, 1865, p. 113.

Le transfert des bagages d'un mode de transport à un autre est censé selon les horaires fixés par les compagnies Victor-Emmanuel et Bonafous, ne prendre que trente minutes. Or, d'après le récit d'un voyageur publié en 1865, le transbordement prend en général une heure trente¹. Les compagnies ont donc des difficultés à respecter leurs horaires. Le buffet de la gare permet à la Compagnie Victor-Emmanuel de faire patienter pendant ce temps les passagers. Il est possible que cette attente soit en fait voulue par la compagnie qui fait ainsi fonctionner le buffet de la gare dont elle perçoit une rétribution en fonction des bénéfices.

Les Lyonnais, bien qu'ils aient été évincés de la Compagnie Victor-Emmanuel comme nous avons pu l'évoquer dans le chapitre 2, parviennent malgré tout à être présents dans l'invention de l'axe grâce à l'intermodalité. Ils sont présents sur le lac par l'intermédiaire de la compagnie de navigation E. Plasson et sur le col du Mont-Cenis par le biais de l'entreprise de roulage Bonafous.

Le chemin de fer est à partir de 1868, mis en réseau avec un autre mode de transport, le système Fell, qui permet de réduire le temps de parcours. Trois fois par jour, le chemin de fer Fell prend le relais du PLM entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse, et *vice versa*. Comme pour le roulage, la Compagnie PLM organise les correspondances avec cette société, mais aussi avec les chemins de fer de la Haute-Italie de l'autre côté du Mont-Cenis. Le prix du voyage en train comprend toujours le passage des Alpes, mais le chemin de fer Fell est aussi autorisé à vendre ses propres billets, probablement tout comme l'entreprise Bonafous. L'embarcadère du Fell est installé à côté de la gare de Saint-Michel-de-Maurienne. Les voyageurs ont normalement 45 minutes pour passer de l'un à l'autre. A Suse, l'embarcadère est séparé du chemin de fer de Suse à Turin par les bâtiments des voyageurs et des marchandises de la compagnie de la Haute-Italie. Le transbordement des bagages est tout aussi complexe que pour les diligences. Les voyageurs se plaignent d'ailleurs des départs qui ne se font pas à l'heure prévue². En outre, les correspondances ne sont pas toujours assurées l'hiver du fait des retards du chemin de fer Fell causés par les intempéries. Lorsque tout se passe sans encombre, le parcours s'effectue entre 5 h et 5 h 30, ce qui est un gain de temps considérable par rapport à la route.

Si l'intermodalité palliative rend de grands services aux compagnies Victor-Emmanuel puis PLM et leur permet de capter les trafics entre la France et l'Italie, elle est aussi très contraignante, d'où la volonté des milieux politiques et financiers d'aller vers la monomodalité. La suppression des transbordements représente un gain de temps d'autant plus

¹ *Ibidem*.

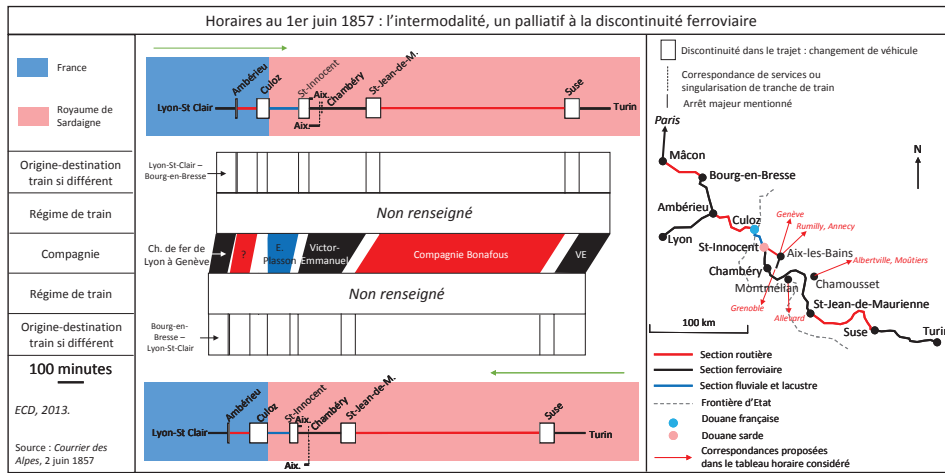
² *Courrier des Alpes*, 13 août 1870.

précieux que les Alpes deviennent le terrain où s'affrontent les pays européens au sujet des principaux axes commerciaux. La monomodalité ferroviaire est alors vue à l'époque comme la solution d'avenir. Celle-ci est effective à travers la Savoie avec la mise en circulation du pont sur le Rhône d'un côté en 1858, et du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis de l'autre en 1871. Grâce à la suppression des ruptures de charge, la traversée du territoire savoyard entre Turin et Culoz ne se fait plus qu'en 12 heures en moyenne en 1871, contre 20 ou 21 heures en 1857.

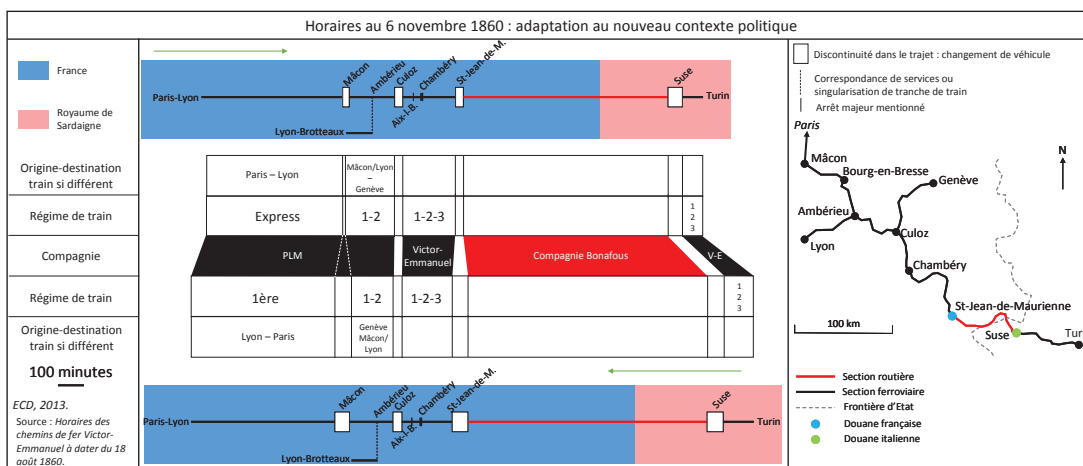
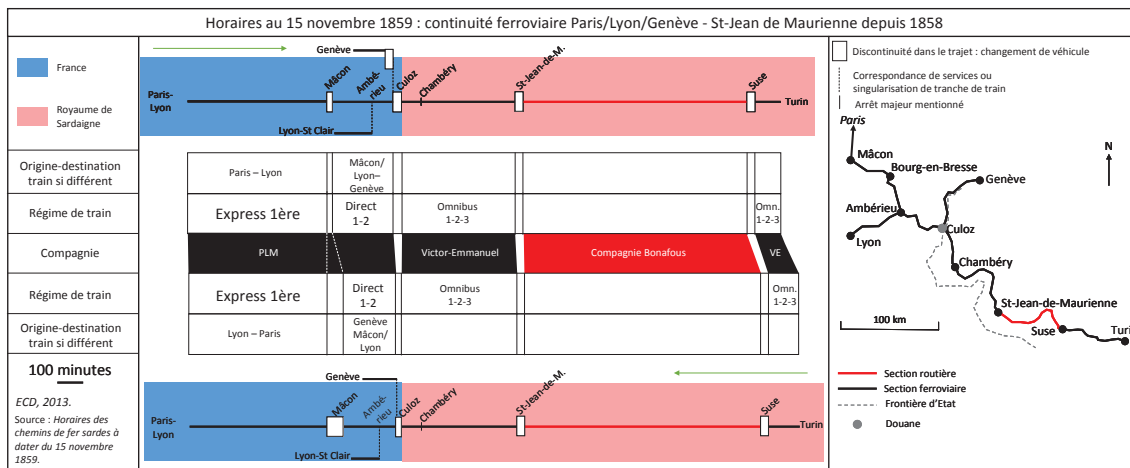
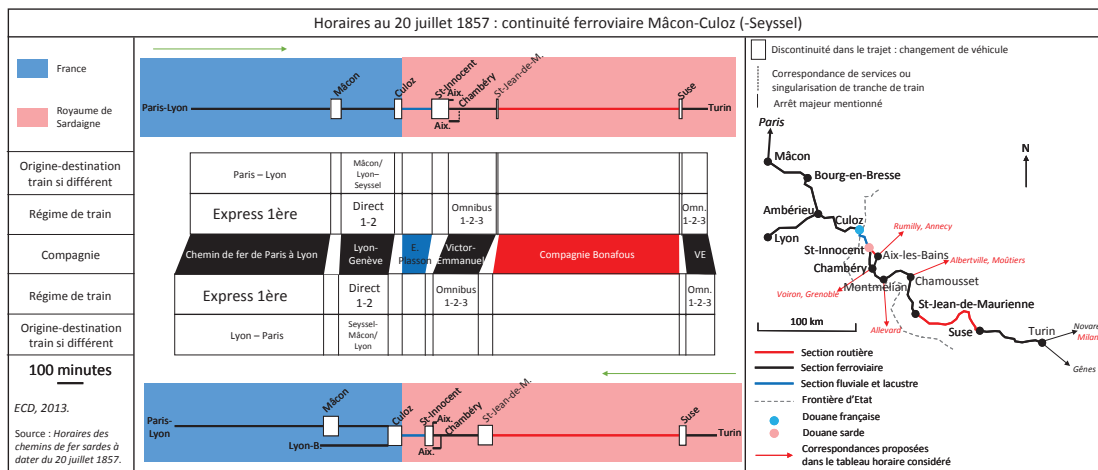
Le chemin de fer savoyard est, par les destinations qu'il permet de desservir, au cœur de l'Europe ferroviaire dessinée dans les années 1850-1880. Il devient un des grands axes potentiels du commerce entre l'Europe de l'ouest et la péninsule italienne. Sa position et le rôle qu'il joue désormais, imposent aux compagnies qui l'exploitent l'adoption de normes contraignantes en matière de réglementation.

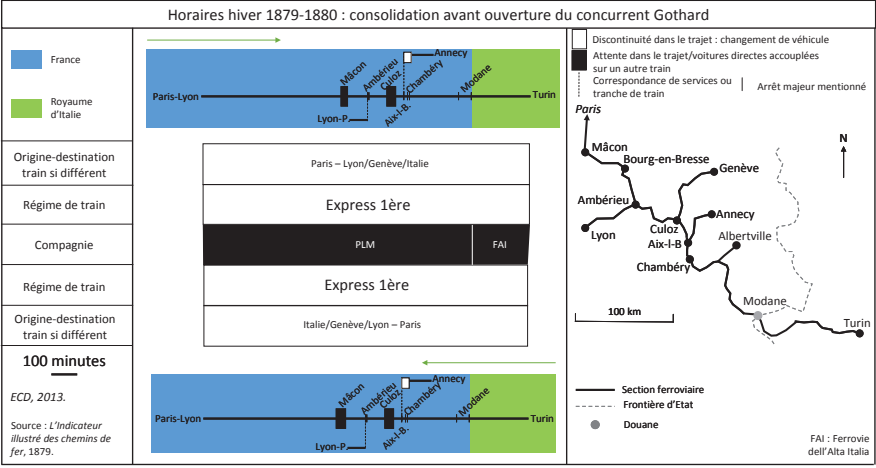
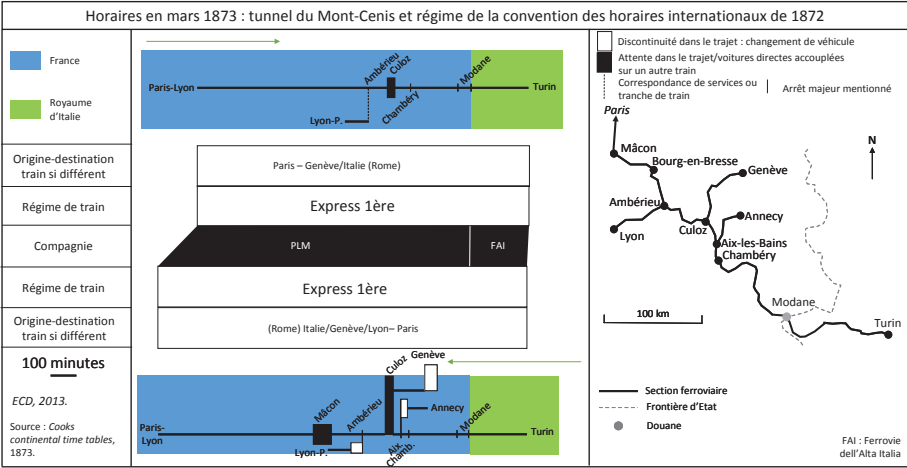
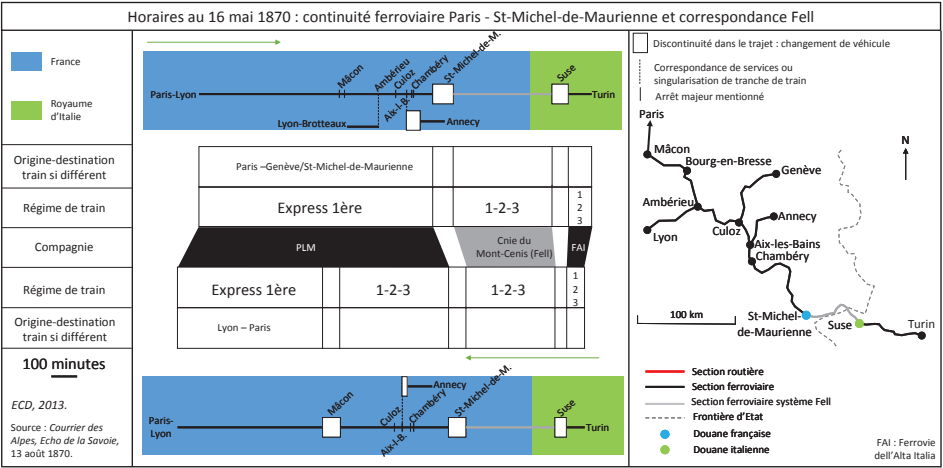
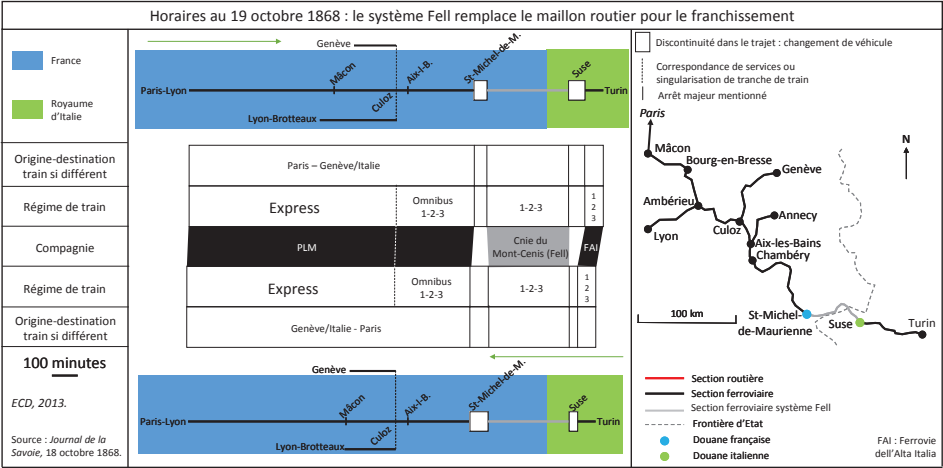
Figure 5. Evolution de l'organisation modale entre Paris/Lyon et Turin (1857-1879), (E. Cottet Dumoulin, septembre 2013).

Evolution de l'organisation modale entre Paris/Lyon et Turin (1857-1879)



L'ensemble des tableaux présentés ici se fonde sur les meilleurs temps de trajet proposés pour chacun des services. Ils correspondent aux marches de première classe tout d'abord entre Paris et Mâcon puis Culoz avant Turin avec l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis (1871). Nous avons choisi d'aligner l'ensemble des segments de présentation des temps de parcours sur la sortie (sens nord-sud)/entrée (sens sud-nord) de la gare de Culoz. Nous souhaitons ainsi mettre en avant l'existence de deux ensembles dans la progression des vitesses commerciales: l'ensemble Paris-Mâcon-Culoz et l'ensemble qu'il est possible de caractériser comme le temps de la traversée des Alpes, du Rhône à Turin. Dans un premier temps il apparaît nettement que la réduction du temps de trajet est le fait des modernisations des services entre Paris et Lyon ainsi que de la progression du rail vers la rive française du Rhône, en direction de Genève. La trajectoire des services en Savoie peut se résumer à une série d'étapes vers la recherche d'une monomodalité ferroviaire. Le recours à des intermodalités complexes (rail-bateau-route, 1857) fait place à un couple rail-route (1858) avant de se transformer en agencement de deux modes ferroviaires complémentaires (1868). L'ouverture du tunnel (1871) permet d'accomplir cette recherche de continuité ferroviaire absolue et de s'affranchir pour partie des contraintes de l'alternance saisonnière exprimée par l'enchaînement des trois premiers tableaux. Il ne reste ensuite qu'une dynamique d'accélération et de renforcement des fréquences dans le contexte de la mise en place de la convention sur les horaires internationaux (1872) qui ne bouleverse plus l'organisation modale de l'axe. La date ultime retenue dans ce séquençage (1879) correspond à la consolidation de l'exploitation en monomodalité.





2.- La gestion quotidienne des trafics : l'ordre et la sécurité

Si les compagnies veulent gérer convenablement les flux qui traversent le territoire savoyard, elles doivent mettre en place une quantité de règles qui visent à acheminer les trains dans les temps impartis, à assurer la rentabilité de l'entreprise, tout en garantissant la sécurité des voyageurs, du personnel et des marchandises. La gestion des risques est alors primordiale pour toute entreprise ferroviaire et plus largement industrielle à l'époque¹.

2.1.- De la réglementation du Victor-Emmanuel aux normes européennes

Toute une réglementation ferroviaire accompagne systématiquement la construction du chemin de fer. Cette réglementation a en fait une double origine : celle voulue par les compagnies privées au nom de l'efficacité et celle imposée par les pouvoirs publics au nom de la défense de l'intérêt général. Afin que leurs entreprises fonctionnent, les compagnies sont en effet obligées d'imposer des cadres rigides à la fois à leurs employés mais, aussi à leurs usagers. Chaque société instaure ses propres règles, mais tout en tenant compte de celles de la voisine. Ainsi progressivement, naît chez plusieurs Etats d'Europe reliés entre eux par le rail, la volonté d'instaurer des normes communes.

2.1.1.- Les règlements internes

La Compagnie Victor-Emmanuel met en place dès 1856 des règlements contraignants auxquels sont assujettis ses clients qui sont censés permettre le bon déroulement des services et assurer des voyages paisibles et sécurisants. Pour ce faire, elle s'inspire très clairement de l'ordonnance royale publiée en France le 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

¹ U. BECK, *La société du risque sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Alto, 2002, 521 p.

La gare est le premier lieu qui fasse l'objet d'une réglementation particulière. La Compagnie Victor-Emmanuel souhaite en faire un endroit organisé et cela commence à ses portes. En effet, des lieux de stationnement particuliers sont désignés pour les diligences, les voitures de messageries, les fiacres et les autres véhicules venus conduire ou attendre les voyageurs à la gare. Seules les voitures autorisées – le plus souvent transportant des marchandises – peuvent pénétrer dans la cour. L'intérieur de la gare est également soumis à des règles strictes. Il est défendu à toute personne qui ne pourrait justifier de sa présence. La compagnie cherche clairement à éloigner les mendiants qui pourraient y trouver refuge. Rien ne doit gêner la circulation dans la gare. L'ordre et le calme doivent régner. Les cris ou les interpellations de voyageurs y sont par exemple strictement défendus¹. Il est aussi interdit aux hôteliers, aux commerçants, aux transporteurs, de venir démarcher à l'intérieur les clients. Mais, il existe certainement des passe-droits, puisque plusieurs sources font mention de commerçants ambulants, notamment de boulangères et de vendeurs de rafraîchissements dans les gares et même sur les quais. Il est probable que ces commerçants versent une redevance à la Compagnie Victor-Emmanuel. Cette dernière tolère également la présence de quelques porte-faix dans l'enceinte de la gare.

Ce lieu est considéré comme potentiellement dangereux du fait du passage incessant de personnes de tous milieux sociaux, ce qui explique les multiples obligations et interdictions qui ont cours. D'une façon générale, pour les compagnies, il s'agit de garantir la sécurité publique dans les gares et de protéger les bâtiments et les machines². La police des gares est assurée en Savoie par des agents du Victor-Emmanuel placés sous la direction d'un commissaire de surveillance, conformément à la loi du 8 avril 1847. Une grande liberté semble être laissée à la compagnie dans ce domaine par l'Etat sarde, d'une part car les gares sont des espaces privés, et d'autre part car il n'a de toutes façons pas les moyens suffisants pour intervenir. Les *carabinieri* en Savoie ne sont pas assez nombreux pour assurer en plus de leurs obligations, la surveillance des gares et de toutes les stations. Les chefs et sous-chefs de gare, tout comme les surveillants de la voie, sont habilités à dresser des procès-verbaux aux contrevenants aux règlements. L'existence d'une police privée est ici totalement légitimée.

La situation évolue quelque peu après l'annexion. La compagnie se plaint alors de l'immixtion de la gendarmerie de Chambéry dans la surveillance de l'exploitation, contrairement à une circulaire impériale du 1^{er} juin 1855, qui précise que « ce sont les

¹ ADS, 49 S 19, police des gares du chemin de fer Victor-Emmanuel, 1861.

² S. SAUGET, « Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n° 29, 2004, p. 71.

commissaires administratifs qui prennent les mesures nécessaires pour assurer le maintien du bon ordre dans les gares et à leurs abords »¹. L'Etat a bien depuis 1855, le droit d'intervenir dans les gares par le biais des commissaires spéciaux créés par décret impérial du 22 février, mais seulement pour « tout ce qui regarde les mesures de sûreté et de police générale [...] qui ne se rattachent pas au service de l'exploitation des chemins de fer ». L'intervention de l'Etat est donc limitée. Les compagnies conservent un certain pouvoir. La création de cette police spéciale des chemins de fer a du reste, un objectif très précis qui de fait ne concerne en rien la sécurité des voyageurs. Elle traduit la volonté de Napoléon III de renforcer ses moyens de contrôle et d'information afin de mieux connaître ses opposants².

Cette intrusion de la gendarmerie à Chambéry semble due à l'incapacité de la compagnie à assurer l'ordre à l'entrée de la gare³. En accord avec le PLM, les gendarmes prennent alors le relais des agents du chemin de fer pour ce qui concerne la surveillance des extérieurs des gares. Une caserne est d'ailleurs construite en 1877, sur la place de la gare. L'Etat est ainsi au plus près de l'entreprise privée. Pour les plus petites stations, des tours de ronde deux fois par semaine sont mis en place par les gendarmes⁴.

La réglementation se poursuit pour les voyageurs à l'intérieur des trains. Ces derniers sont pour la première fois confrontés à des règles encadrant leurs comportements. Ils sont tout d'abord sommés de monter aux places qui leur sont assignés. L'entrée des voitures est interdite à toute personne en état d'ivresse, « à tout individu porteur d'armes à feu chargées, ou d'objets, qui par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs ainsi qu'aux individus atteints de maladies ou d'affections de nature à causer du dégoût ou du désagrément aux voyageurs »⁵. Chaque personne a le droit au transport gratuit de 30 kilos de bagages et les excédents sont taxés. Pour la tranquillité des femmes voyageant seules, des voitures leur sont exclusivement réservées. Pour des raisons de confort, mais aussi de sécurité, en France, il est interdit de fumer dans les voitures – et dans les gares également – depuis l'ordonnance de 1846 mais, des dérogations peuvent être accordées, et devant le nombre croissant de fumeurs, des compartiments leur sont progressivement réservés. Il est

¹ ADS, 49 S 19, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet de la Savoie, 1866.

² M. MATHIEU, « Le rôle politique des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer dans la Vienne entre 1874 et 1914 », in *Maintien de l'ordre et polices : en France et en Europe au XIXe siècle*, actes du colloque de Paris et Nanterre, 8-10 décembre 1983, Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle, Paris, Créaphis, 1987, p. 152.

³ ADS, 49 S 19, lettre du chef d'escadron commandant la gendarmerie de la Savoie au préfet de la Savoie, 5 août 1867.

⁴ *Ibidem*, lettre du 11 novembre 1866.

⁵ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, ordre de service de la Compagnie Victor-Emmanuel, 1856.

très probable qu'il en soit de même du temps de la Compagnie Victor-Emmanuel, puisqu'elle copie le modèle français. Une police des compartiments composée d'agents de la compagnie, veille à la sécurité des voyageurs dans les trains, et réprime en même temps par des contraventions, les délits commerciaux tels les voyages sans billet ou les vols de bagages. Le chemin de fer fait naître toute une série de contraintes que les voyageurs ne connaissaient pas avec les diligences.

Le transport de marchandises est lui-aussi soumis à une réglementation stricte afin d'éviter les accidents, les pertes – ou les vols –, de satisfaire les clients, et de s'assurer surtout de sa rentabilité. Chaque colis transporté doit porter clairement les noms de l'expéditeur et du destinataire. Ils doivent être rangés dans les wagons en fonction de leur contenance de façon à ne pas abîmer les autres. Les dégradations survenues durant le transport ne peuvent faire l'objet de réclamations que si le client est en mesure de prouver qu'elles sont imputables à la compagnie, ce qui la met à l'abri de nombreuses plaintes¹. Un règlement particulier concerne surtout le transport des matières inflammables ou explosives. Elles doivent être déclarées par l'expéditeur, car leur transport nécessite des précautions particulières. Cela est le cas sur le chemin de fer savoyard lors de l'acheminement des produits explosifs nécessaires au percement du tunnel du Mont-Cenis. Les matières les plus dangereuses ne peuvent être expédiées sur les mêmes trains que ceux des voyageurs². Des dispositions sont également prises pour le transport des animaux. Le matériel du chemin de fer qui est employé à cet effet à l'embarquement et au débarquement (wagons, hangars, quais, etc.) doit être impérativement désinfecté par les soins des compagnies et aux frais des expéditeurs. La somme retenue varie en fonction du gabarit de la bête, de 5 centimes pour un mouton en 1883, à 40 centimes pour un cheval³. La crainte des épizooties justifie ces mesures. De nouvelles réglementations en matière de transport de marchandises viennent s'ajouter sans cesse aux autres durant toute la période.

Si les compagnies imposent des règles de conduite aux voyageurs, elles se soumettent en retour à un certain nombre de contraintes de la part des Etats. Le chemin de fer est un moyen de transport que ces derniers entendent eux aussi utiliser au besoin. Ainsi, le Victor-Emmanuel est notamment obligé de transporter à moitié prix les produits et objets appartenant à la Régie royale, tels les tabacs ou le sel. Puisque le chemin de fer est aussi vu comme un

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, convention entre les compagnies de chemin de fer de Paris à Lyon, de Lyon à Genève et Victor-Emmanuel pour le transport des voyageurs et des marchandises entre la France et les Etats sardes, 9 juin 1857.

² ADS, 52 S 8, arrêté du ministre des Travaux publics du 31 mars 1877.

³ ADHS, 4 S 212, lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Haute-Savoie, 1883.

outil militaire, la compagnie doit accorder des billets à tarifs réduits pour les soldats et les officiers en service ou en permission. En cas de guerre, elle est tenue de mettre immédiatement à disposition et à prix réduits, tous les moyens pour acheminer les troupes et le matériel militaire. Cette obligation prévaut toujours après l'annexion. L'Etat lui impose aussi le transport gratuit des commissaires du gouvernement, des agents de la douane, des officiers du télégraphe et de tous les fonctionnaires chargés d'inspecter la ligne et les installations ferroviaires¹. Enfin, que ce soit sous la monarchie sarde, l'Empire français ou la République, le Victor-Emmanuel puis le PLM, sont obligés comme toutes les autres compagnies ferroviaires, de réserver gratuitement sur chacun des trains de voyageurs deux compartiments spéciaux de deuxième classe pour le service des postes. Elles sont tenues également de mettre à disposition au besoin, un ou plusieurs compartiments pour le transport des prisonniers². L'Etat par les concessions qu'il accorde, conserve donc des prérogatives sur l'exploitation des chemins de fer.

Le fonctionnement du chemin de fer savoyard est donc régi par un grand nombre de règles concernant aussi bien les mouvements à l'intérieur de la gare que dans les trains. Le passage du Victor-Emmanuel au PLM ne marque pas de grands changements de ce point de vue-là. Les deux compagnies doivent de plus toutes les deux essayer de s'adapter aux réglementations des pays voisins dans la mesure où le chemin de fer savoyard est mis en communication avec leurs réseaux ferrés.

2.1.2.- La Savoie dans l'Europe de la réglementation ferroviaire

Le chemin de fer est un objet hautement géopolitique qui peut matérialiser les relations des Etats entre eux. Il occupe une place centrale dans la diplomatie européenne, et est le miroir à la fois des rivalités mais, aussi des rapprochements entre les pays. Il est même perçu par un certain courant de pensées, certes minoritaire, qui considère comme le saint-simonien Michel Chevalier, que le chemin de fer peut rapprocher les peuples et les civilisations³. Pour eux, la construction d'un vaste réseau de communications supra-national combinant rail et voies maritimes de part et d'autres de la Méditerranée et qui mettrait tous les Etats de

¹ ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane par Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

² *Ibidem*.

³ M. WALLON, *Les Saint-Simoniens et les chemins de fer*, Paris, A. Pedone, 1908, 176 p.

l'Occident et de l'Orient en contact économique, serait la garantie d'une paix durable¹. Si cette conception reste du domaine de l'utopie, la construction d'une Europe ferroviaire tend néanmoins à prendre forme par l'adoption progressive de normes communes à différents pays reliés entre eux par le chemin de fer². En effet, les législations et les réglementations différentes entre les Etats freinent le transport transnational et posent de sérieuses difficultés notamment en termes de responsabilité en cas de problèmes sur le parcours. L'harmonisation à l'échelle des Etats d'une part, et des pays reliés entre eux d'autre part, est d'autant plus urgente que les trafics de marchandises et de voyageurs ne font que croître. Ce sont les principaux utilisateurs, chambres d'intérêts économiques, entreprises, sociétés industrielles, qui poussent à la prise de décisions communes au niveau du continent³. La continuité ne pose pas de problème d'un point de vue matériel puisque l'écartement des rails est identique sur la majeure partie du territoire. Les points de rupture dans ce domaine se situent au sud avec l'Espagne et à l'est avec la Russie à Brest-Litovsk. La discontinuité s'explique surtout par le manque d'harmonisation des réglementations ferroviaires. C'est pourquoi, des organisations internationales voient progressivement le jour. La première est la *Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, l'Union des Administrations Ferroviaires Allemandes, en 1846, qui regroupe les chemins de fer allemands et autrichiens. Elle fixe notamment l'écartement standard des rails à 1 435 millimètres⁴. Plusieurs compagnies ferroviaires s'inspirent de cette dynamique et mettent ensuite en place des politiques d'ententes qui débouchent sur de « véritables groupements ferroviaires internationaux⁵ ». Ainsi, naît en 1859 l'Union des chemins de fer rhénans qui regroupe la compagnie française de l'Est, la compagnie néerlandaise des chemins de fer du Rhin et les compagnies allemandes des chemins de fer prussien-rhénans. Son objectif est d'organiser des ententes d'exploitation, de mettre en place

¹ M. CHEVALIER, *Religion saint-simonienne. Politique industrielle. Système de la Méditerranée*, Paris, Bureaux du globe, 1832, 150 p.

² A. BADENOCH, A. FICKERS (ed.), *Europe Materializing ? Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Basingstoke, Palgrave, 2010, 352 p. A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, op. cit. L. LABORIE, *L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)*, Bruxelles, Bern, Berlin [etc.], Peter Lang, 2010, p. 28-30.

³ L. TISSOT, « Naissance d'une Europe Ferroviaire : la convention internationale de Berne (1890) », in D. BARJOT, M. MERGER (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, op. cit., p. 286.

⁴ D. PUFFERT, « L'intégration technique du réseau ferroviaire européen », in A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995 p. 312.

⁵ L. TISSOT, « Tourisme et chemin de fer. La naissance d'un réseau international Anglo-suisse (1850-1914) », in A. CARRERAS, A. GIUNTINI, M. MERGER (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, op. cit., p. 216.

des trains directs et d'uniformiser les règlements et les tarifs¹. Ce type d'entente est une première étape vers l'harmonisation des réglementations, des horaires, des tarifs et des matériels.

Un nouveau pas est franchi à partir des années 1870, avec la réunion de plusieurs conférences internationales dont le but est de faciliter le fonctionnement des liaisons ferroviaires transfrontalières. Une des plus importante se déroule à Cologne le 12 février 1872, sous l'égide de l'Empire allemand qui y voit un moyen pour affermir un peu plus encore sa place de nouvelle première puissance politique et diplomatique du continent. La conférence réunit les compagnies de chemin de fer de l'Empire allemand, de l'Autriche, de la Belgique, de la Suisse et la compagnie française de l'Est. Le PLM ne participe pas à cette première réunion, mais est obligé d'en accepter les conclusions. L'objectif est de définir les horaires des trains internationaux de voyageurs. C'est d'autant plus urgent que le tunnel du Mont-Cenis vient d'ouvrir et que le percement du Gothard vient de débiter. L'introduction des chiffres romains pour les heures de 0 à 12, est adoptée. Surtout, il s'agit de tracer des sillons transfrontaliers, c'est-à-dire des périodes durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau transnational, tout en tenant compte des formalités douanières. Les horaires sont alors définis à Cologne depuis la trame allemande. La « conférence internationale des horaires » se tient ensuite deux fois par an, à partir de 1873, et fixe en janvier les horaires internationaux d'été, et en juin-juillet, ceux d'hiver. La fermeture de certains chemins de fer l'hiver à cause des conditions climatiques et l'ouverture fréquente de nouvelles lignes en Europe à cette époque, imposent une concertation régulière au sujet des horaires et des correspondances. La ville d'accueil de la conférence change à chaque session. Paris est la première ville française à organiser la conférence en 1894. Avec cette harmonisation, le réseau ferré européen est certes discontinu par les acteurs qui en ont la charge, mais continu par les horaires.

Cette « politique européenne » de coordination se poursuit ensuite avec les différentes conférences de Berne qui définissent de premiers standards européens. La Suisse prend ici les choses en main. Sa position géographique – les grands axes commerciaux la traversent – et diplomatique – neutralité, stabilité politique –, lui permet de jouer ce rôle de meneur. Elle est aussi le territoire qui souffre le plus des différences de législation du fait de sa connexion avec tous les grands Etats ferroviaires de l'époque, la France, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche. Son dynamisme dans ce domaine est aussi motivé par la crise que traversent les compagnies

¹ *Ibidem.*

ferroviaires suisses. Une unification des réglementations ferroviaires pourrait entraîner un accroissement des trafics qui leur serait profitable.

La tenue d'une première conférence internationale à Berne est proposée pour 1878. L'objectif est d'établir une convention internationale pour le transport des marchandises. Les compagnies françaises consultées émettent un avis positif à cette rencontre avant de se raviser sous l'influence de la Compagnie du Nord. Elles considèrent qu'une telle convention menacerait l'indépendance et les intérêts des compagnies et que toutes façons il est impossible d'établir une législation uniforme dans tous les Etats d'Europe du fait des divergences d'intérêts politiques, juridiques et financiers¹. Le gouvernement français pourtant favorable à l'idée d'une convention internationale, mais pressé par les compagnies, décide tout d'abord de ne pas envoyer de représentant à Berne. Mais, les autorités fédérales suisses insistent alors sur les risques qu'un isolement de la France représenterait, et le ministre des Travaux publics C. de Freycinet, finit par déléguer deux personnes. Leur rôle se cantonne à celui de simples auditeurs. La conférence se tient du 13 mai au 16 juin. L'Allemagne réussit à imposer un projet de convention reprenant les règles utilisées dans le cadre du *Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen*. Il est entendu que les dispositions à arrêter doivent uniquement s'appliquer aux transports internationaux et que cette convention doit primer sur toute autre législation². Deux autres réunions s'ouvrent en 1881 et 1886, au cours desquelles la France réussit davantage à s'imposer³. Les compagnies obtiennent des garanties sur leur souveraineté. Cela débouche le 14 octobre 1890, sur la signature d'une convention qui détermine un règlement international pour le trafic des marchandises et qui pour la première fois définit « un nouvel ordre juridique qui se substitue, dans le domaine privé et sous certaines conditions, au droit interne⁴ ». La France, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, le Danemark, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Russie y adhèrent. Cette convention ne vise aucunement à limiter la souveraineté des Etats. Il ne s'agit pas de l'Europe supra-nationale à laquelle certains rêvaient.

Dans le même temps, ont lieu toujours à Berne, les premières conférences internationales sur l'unité technique des chemins de fer, c'est-à-dire sur des normes à adopter pour faciliter le transit du matériel roulant. La première de la série se tient le 16 octobre 1882,

¹ L. TISSOT, « Naissance d'une Europe Ferroviaire : la convention internationale de Berne (1890) », *op. cit.*, p. 290-291.

² *Ibidem*, p. 294.

³ *Législation internationale des transports de marchandises par chemin de fer. Commentaire du projet de convention rédigé par la conférence internationale de Berne du 21 septembre au 10 octobre 1881*, Paris, Sandoz et Thuillier, 1882.

⁴ *Ibidem.*, p. 283.

entre la Suisse, la France, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Le gouvernement français décide d'envoyer à cette conférence un fonctionnaire du ministère des Travaux publics, membre du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, et chaque compagnie y adjoint un représentant¹. Des normes sur l'écartement des essieux, des roues, des tampons, sur les manivelles des freins ou encore sur les vigies des wagons sont proposées². Cette conférence est suivie d'une autre en 1886, à laquelle se joignent aussi la Belgique, les Pays-Bas, la Grèce, la Serbie, la Bulgarie et la Roumanie. Elle valide un certain nombre des propositions de la conférence antérieure et détermine des paramètres techniques comme le gabarit des véhicules, la charge maximum par essieu ou la hauteur maximum des wagons chargés. Elle adopte aussi la « clé de Berne » qui est en fait une paire de clés carrées destinées dorénavant aux serrures des portières des voitures et des fourgons de voyageurs de tous les trains employés au service international des chemins de fer³. La conférence sur l'unité technique des chemins de fer se réunit ensuite chaque année et accueille régulièrement de nouveaux participants élargissant ainsi l'Europe ferroviaire (Pays-Bas en 1887, Serbie en 1888, Grèce et Belgique en 1890)⁴.

Cette harmonisation des normes techniques et de la législation ferroviaire est le résultat d'un jeu complexe mêlant intérêts politiques, juridiques et économiques. Il en ressort une véritable volonté de coopération européenne en matière ferroviaire pour des raisons de recherche de profits, mais aussi de sécurité. Le chemin de fer savoyard doit donc comme les autres être intégré ces nouvelles réglementations.

2.2.- Risques et gestion des risques

Les règlements adoptés à l'échelle des compagnies, des Etats, ou de l'Europe, visent en partie à assurer la sécurité des trains en circulation. Les compagnies prennent en effet, très vite conscience de la nécessité d'adopter une politique de gestion des risques. Le déraillement du train de voyageurs suivi d'un incendie à Meudon sur la ligne de Versailles à Paris le 8 mai 1842, causant la mort de 57 passagers, sert de révélateur de la faillibilité et de la dangerosité

¹ AD, Affaires consulaires 470, chemins de fer, lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Affaires étrangères, 1882.

² *Ibidem*, résumé des décisions de la première conférence réunie à Berne en octobre 1882.

³ *Procès-verbaux de la seconde conférence internationale pour l'unité technique des voies ferrées*, Berne, Imp. K.-J. Wyss, 1886, 79 p.

⁴ I. ANASTASIADOU, « International Railway Organization in 19th and 20th century Europe », communication lors du colloque international de T2M *Tourism*, York, 6-9 octobre 2005, p. 5.

du système ferroviaire¹. En Savoie, des mesures de préventions sont donc dès 1856, mises en œuvre, même si elles ne sont pas toujours suffisantes et ne réussissent pas forcément à éviter les accidents.

2.2.1.- Les mesures de prévention

Les risques liés au chemin de fer sont nombreux, de différentes natures et s'intensifient tout au long de la période du fait de l'accroissement des trafics. Les compagnies ferroviaires et les Etats en ont conscience et s'efforcent de mettre en place des mesures de prévention. La France donne dans ce domaine, une fois encore, l'exemple. En effet, entre 1847 et 1886, 154 textes réglementaires sont publiés en France selon A. Picard, le directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer².

Notre propos n'est pas ici de dresser la liste des mesures visant à assurer la sécurité en Savoie qui sont prises par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM, par les Etats sardes et français mais, de présenter les plus emblématiques. Celles-ci témoignent d'une politique de prévention des risques reposant en grande partie sur la confiance totale dans l'intervention humaine, puis progressivement, dans le recours à des outils matériels.

Un des grands acteurs de cette prévention des risques est le garde-barrière qui est chargé d'empêcher les accidents liés au croisement du chemin de fer et des routes. Les règlements du Victor-Emmanuel à propos de la surveillance des barrières des passages à niveau sont stricts, jusqu'à l'excès parfois. Ainsi, seuls les agents, qui doivent en permanence être présents, sont autorisés à les manipuler. Elles doivent être fermées par des cadenas quinze minutes avant et quinze minutes après le passage de chaque train, ainsi que la nuit³. Ces mesures ne manquent pas de susciter le mécontentement des riverains, d'autant plus qu'au croisement des routes peu fréquentées, les barrières sont fermées à clé toute la journée⁴. Cette précaution excessive est finalement dangereuse, puisque les piétons préfèrent parfois passer à travers les clôtures en fil de fer de part et d'autre de la ligne, plutôt que d'attendre la levée des

¹ F. CARON, « Le mouvement de l'innovation technique. Sécurité ferroviaire, confort et qualité du service : un bilan de recherche », *Revue d'histoire des chemins de fer*, op. cit. « Le rôle des accidents de voyageurs dans la gestion des chemins de fer en France », *Entreprises et histoire*, n° 17, décembre 1997, p. 85-93. P. MERCIER, « L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842 », dans *Paris et Ile-de-France-Mémoires*, Paris, Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et Ile-de-France, t. 44, 1993.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer, tome I, 1740-1883*, op. cit., p. 249.

³ ADS, 1 FS 2494, ordre de service de la Compagnie Victor-Emmanuel, 1858.

⁴ ADS, 52 S 8, lettre du préfet de la Savoie au ministre des Travaux publics, 1884.

barrières ou l'arrivée du garde¹. Devant les protestations, la compagnie finit par réduire le temps d'attente au passage à niveau à 5 minutes avant et après le passage du train.

Le mécanicien sur la locomotive joue aussi un rôle capital dans la prévention des risques d'accidents. Par le sifflet à vapeur, il est chargé d'avertir les piétons et les véhicules de l'arrivée du train à l'approche des gares et des stations, des passages à niveau et des courbes. Ses cris stridents répétés sur la ligne du Victor-Emmanuel du fait de la succession des endroits à risques, incommode aussi les populations environnantes².

Les moyens employés pour gérer au mieux la circulation des trains sont assez rudimentaires. Les agents de surveillance sont tenus de faire de simples gestes ou d'actionner des signaux acoustiques (cornes de brume, sifflets, cloches) et visuels tels les drapeaux et les lanternes la nuit. Selon une réglementation bien établie, la voie libre est indiquée par un drapeau enroulé ou une lanterne à verre blanc immobile, le ralentissement par un drapeau vert ou par une lanterne verte, et l'arrêt immédiat par un drapeau rouge ou une lanterne rouge. Des lanternes sont également utilisées aux endroits dangereux de la ligne en association avec des disques de verre de couleur différentes qui viennent se placer devant et qui indiquent au mécanicien s'il doit poursuivre sa course ou s'arrêter³.

A partir de 1868, la Compagnie PLM introduit en Savoie de nouveaux signaux⁴. Sur les lignes savoyardes, comme sur une grande partie des chemins de fer à voie unique, des signaux électriques à cloches sont installés⁵. Ces appareils produisent des sons au moyen de coups de cloche différemment rythmés. Ils sont placés dans les gares, dans les stations et sur différents points de la ligne comme les bifurcations et les passages à niveau. Ils annoncent l'arrivée des trains ou ordonnent d'arrêter toute circulation. Tous les agents sur la ligne sont normalement en mesure de comprendre le sens des différents sons.

Enfin, si pour certains chemins de fer, la question de l'espacement des trains sur une même ligne pose problème car en cas de retard les convois peuvent être exposés à des risques de tamponnement, ce n'est pas le cas sur le Victor-Emmanuel. Les trains peu nombreux circulent de gare en gare et y sont informés à chaque fois de l'état libre ou occupée de la voie par le chef de gare informé par les gardes lignes. Dans un même sens, un train ne peut quitter une gare à la suite du train précédent qu'après un laps de temps fixé par règlement. Le système dit du « bâton-pilote » est ensuite introduit. A chaque section de la ligne est associé

¹ *Ibidem*, lettre du préfet de la Savoie au ministre des Travaux publics, 1877.

² ADS, 49 S 1, lettre de l'ingénieur en chef du service de contrôle du PLM au préfet de la Savoie, 26 juillet 1870.

³ B. ROUVILLOIS, *Histoire de la signalisation ferroviaire en France de 1827 à 1914*, thèse sous la direction de F. Caron, université de Paris IV, 1999, 7 vol.

⁴ ANMT, 77 AQ 182, procès-verbal du conseil d'administration du PLM, 17 janvier 1868.

⁵ ADS, 49 S 12, lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Savoie, 17 juillet 1879.

un bâton de bois avec une plaque de cuivre portant les noms des deux gares encadrant la section. Au départ de la gare A, le chef de gare le remet au conducteur qui doit le restituer en fin de parcours au chef de gare B. Un train en sens inverse peut alors emprunter la section. Le cantonnement télégraphique pour le suivi des trains n'est adopté qu'en 1862 sur la ligne de Culoz à Saint-Michel-de-Maurienne¹. Il permet aux compagnies de gérer au mieux les incidents, les accidents et de réagir en cas de retard des trains en communiquant avec la gare suivante. Mais, ce système a ses limites. Seules les gares – et non les stations – en sont équipées, et les informations transmises ne concernent pas les convois en pleine voie. A partir des années 1870, à certains endroits, le cantonnement télégraphique est remplacé par le cantonnement téléphonique. Le système de cantons ou de *block-system* protégés par un signal, appelés sémaphores et répartis de façon régulière tout le long de la ligne, est ensuite installé progressivement dans les années 1880 sur les chemins de fer de Savoie et de Haute-Savoie. Des cantonniers sur la ligne sont alors chargés de les actionner. L'aile rabattue du sémaphore signifie que le passage est libre, et l'aile déployée indique que le canton est occupé. Cependant, ce système n'est pas totalement fiable puisque des oublis et des erreurs sont toujours possibles. La Savoie suit en fait, avec un retard de quelques années seulement, les évolutions françaises en matière de signalisations.

La politique de prévention des risques des compagnies ferroviaires concerne aussi mais, dans une moindre mesure, l'intérieur même des trains. Dans les convois de voyageurs du PLM sont installés des boutons électriques d'alarme qui permettent d'avertir le mécanicien en cas de problèmes, une nouveauté par rapport au Victor-Emmanuel. Ces boutons peuvent être actionnés par les voyageurs, ce qui donne lieu parfois à des abus, comme ne manque pas de la souligner le journal satirique local, *L'arrosoir arrosant Chambéry* en 1886, qui se moque d'un sénateur savoyard qui a pressé ce bouton après avoir perdu son chapeau par la fenêtre de la voiture².

La prévention des accidents repose donc sur la vigilance des hommes du chemin de fer et sur la technique. D'une façon générale, les compagnies sont dans un premier temps réticentes à faire confiance aux matériels. Mais, avec l'accroissement des trafics, l'extension de leurs lignes et la faillibilité humaine, elles n'ont plus d'autres choix.

¹ Y. BOUVIER, « Délier et relier. Le réseau télégraphique en Savoie et l'annexion (1853-1879) » in M. MILBACH (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, p. 319-346.

² *L'Arrosoir arrosant Chambéry*, 15 mai 1886.

En plus des mesures de prévention des risques inhérentes à tous les territoires, la Savoie doit prendre des précautions particulières en lien avec son caractère montagneux¹. La Compagnie Victor-Emmanuel tente entre autres de prévenir dès la construction de la ligne les risques de chutes de pierres. Elle fait construire dans les endroits particulièrement exposés à ce risque, notamment en Maurienne, des ouvrages de protection tels des murs ou des palissages en bois. Mais, ces installations ne sont pas forcément efficaces en cas d'importants éboulements. Des galeries artificielles en maçonnerie sont également édifiées. Ces ouvrages servent aussi bien à protéger la ligne des chutes de pierres, des éboulements que des avalanches. Des agents de la voie effectuent régulièrement des tournées d'inspection aux endroits les plus critiques et sont chargés d'avertir la gare la plus proche d'un éventuel problème. Une pratique originale est également mise au point sur le tronçon d'Aix-les-Bains à Culoz, où les risques de chutes de pierres sont élevés, particulièrement aux abords de Brison. Les tourelles qui entourent le tunnel ferroviaire de la commune ne sont pas édifiées par le Victor-Emmanuel uniquement pour des considérations esthétiques. Elles servent surtout de tour de guet pour des agents chargés de donner l'alerte au moindre signe de danger.

La neige est un autre élément que les compagnies doivent gérer afin que le service ne soit pas interrompu². En plus des constructions évoquées précédemment, elles peuvent faire planter des écrans végétaux. Des installations fixes sont aussi prévues, comme les galeries en tôle et en maçonnerie du chemin de fer Fell entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse. Le déblaiement de la neige sur les lignes et dans les gares doit être constamment assuré par des ouvriers au moyen de pelles. Cette activité nécessite une main d'œuvre nombreuse qui est constituée principalement de journaliers. Ces derniers sont embauchés en fonction des besoins. Il existe également comme sur certaines autres lignes des Alpes de petits traîneaux tractés par des chevaux qui sont utilisés pour dégager la neige des voies. Une autre solution existe, mais elle n'est pas adoptée par les chemins de fer savoyards. Elle est mise au point en 1860, par la Société autrichienne des chemins de fer de l'Etat. Elle consiste en l'emploi d'un soc de charrue en tôle de fer descendant au niveau des rails, qui est monté sur le châssis d'un wagon plat et qui est poussé par une locomotive. Il peut circuler à une vitesse de 20 km/heure, lorsque l'épaisseur de neige dépasse 20 centimètres et qu'elle continue à tomber³. Les risques

¹ R. FAVIER, A.-M. GRASSET-ABISSET (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, CNRS, Publications de la MHS-Alpes, 2000, 281 p.

² A. PERDONNET, *Traité élémentaire des chemins de fer. Tome quatrième*, Paris, Garnier frères, 1865, p. 510-524.

³ M. MERGER, « La neige, un des ennemis des chemins de fer italiens », in M. MERGER et D. BARJOT (dir.), *Les Entrepreneurs et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 277.

liés à la neige, pourtant communs à tous les pays alpins, ne font l'objet d'une réflexion commune entre les Etats, que tardivement. En effet, la question est abordée seulement en 1887, au deuxième congrès international des chemins de fer qui se tient à Milan, et rien de concret n'en ressort¹.

Enfin, les risques de crue des nombreux torrents et rivières liées aux fortes pluies ou à la fonte des neiges, sont élevés. Plusieurs solutions sont adoptées pour tenter de les limiter. Des digues peuvent être construites. La voie peut être protégée par des enrochements notamment entre Les Chavannes et Saint-Avre en Maurienne. Les dispositions peuvent même être plus radicales. En 1876, le tracé entre Cruet et Chamousset sur la rive gauche de l'Arc est abandonné au profit d'un passage en rive droite, moins exposé aux crues². Mais, ces mesures de prévention ne suffisent pas toujours. Ainsi, à plusieurs reprises, l'Arc, que le chemin de fer longe de plus ou moins près sur près de 70 kilomètres, déborde en Maurienne et endommage les installations ferroviaires. Ainsi, au printemps 1856, juste avant l'inauguration du chemin de fer Victor-Emmanuel la rivière inonde les rails en aval de Saint-Jean-de-Maurienne. D'autres crues se produisent également par la suite, en 1859, 1866, 1868, 1881 et 1882, interrompant le trafic pendant plusieurs jours³.

Toutes ces mesures de prévention des risques, aussi nombreuses soient-elles, n'empêchent pourtant pas les accidents en Savoie.

2.2.2.- Des accidents malgré tout

Les accidents sont monnaie courante sur les lignes de chemin de fer un peu partout et la Savoie n'échappe pas à cette règle. Il n'est pas possible d'établir des statistiques à ce sujet, d'une part car les compagnies Victor-Emmanuel et PLM n'ont pas dressé d'état des incidents et des accidents sur les lignes savoyardes et les informations dont nous disposons sont probablement lacunaires, et d'autre part, aucun recensement n'est effectué par les Etats durant la période qui nous intéresse. Une enquête a certes été organisée par la France mais, avant l'annexion. En effet, en 1853, une commission créée par le ministère des Travaux publics, réalise une « enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur

¹ *Ibidem*, p. 269.

² P. BRUNNER, *Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre*, op. cit., p. 730.

³ ADS, 1 FS 3653, lettre du chef de l'exploitation du Victor-Emmanuel à l'intendant général de Savoie, 1856 et 1859. 49 S 21, lettre du chef de l'exploitation du Victor-Emmanuel au préfet de la Savoie, 5 septembre 1866. 52 S 15, lettre du préfet de la Savoie au ministre des Travaux publics, 6 novembre 1868.

les chemins de fer¹ ». Son rapport est rendu cinq ans plus tard. Il recense et analyse tous les accidents survenus depuis l'origine de l'exploitation jusqu'en 1856. Il n'existe pas d'équivalent dans l'Etat de Sardaigne. Ce dernier reste à l'écart de ce genre de réflexions.

Les accidents sont de différentes natures et plus ou moins graves, et peuvent être classées en Savoie selon trois catégories : ceux survenus au personnel du chemin de fer, ceux concernant les trains de voyageurs ou de marchandises, et ceux touchant les personnes et les biens extérieurs à l'entreprise du chemin de fer. La grande majorité des accidents survenus en Savoie sont individuels et frappent le personnel de l'exploitation. Les métiers du chemin de fer sont en effet très dangereux. Les agents travaillant à l'entretien de la voie, aux manœuvres de matériel, à la préparation des trains sont souvent blessés et quelques fois grièvement, par le matériel, les locomotives ou les wagons. Plusieurs sont happés par les machines et estropiés, ou meurent broyés². Des gardes-barrières sont écrasés en service. A chaque fois, les compagnies considèrent que l'accident est dû à l'imprudence de l'employé qui n'a pas respecté les consignes de sécurité. Elles ne sont responsables civilement que des accidents « intervenus par le fait de l'exploitation³ ». Quelques rares fois, une aide est versée aux veuves des victimes, mais la compagnie se dégage de toute responsabilité. Cette attitude est commune à toutes les entreprises industrielles du XIXe siècle. Les accidents sont imputés aux comportements individuels (imprudence, non-respect des règles) ou à une défaillance technique, mais pas à l'entrepreneur⁴.

Les accidents individuels concernant les voyageurs dans les trains semblent assez rares. Un seul est mentionné dans les sources. En 1858, un homme a mis la tête à la portière de la voiture et s'est fait prendre par un pont métallique. Une partie de son crâne a été arrachée⁵. Les accidents collectifs sont un peu plus fréquents. Ils marquent fortement l'opinion publique du fait du nombre de blessés et de morts qu'ils entraînent. Les journaux savoyards se délectent de ce genre d'évènements, mais dans le même temps se veulent rassurant en insistant sur leur rareté. Plusieurs déraillements sont mentionnés en Savoie, la plupart sont sans gravité. Certains sont dus à des ruptures d'essieux, comme ceux survenus

¹ *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, publiée par ordre de S. Exe. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*, Paris, Imp. Impériale, 1858.

² ADS 1 FS 3653, lettre du chef de l'exploitation du Victor-Emmanuel à l'intendant de Savoie, 12 juillet 1858. 1 FS 49 S 1, rapport de l'ingénieur ordinaire du PLM, 9 mai 1871. 49 S 21, *ibidem*, 16 avril 1863, 3 juillet 1862, 27 juin 1865, 28 novembre 1871, 14 août 1873.

³ F. CARON, « Le rôle des accidents de voyageurs dans la gestion des chemins de fer en France », *Entreprises et histoire*, *op. cit.*, p. 86.

⁴ D. VARASCHIN, « Présentation », in D. VARASCHIN (dir.), *Risques et prises de risques dans les sociétés industrielles*, Bruxelles, Peter Lang, 2007, p. 13.

⁵ ADS, 1 FS 3653, lettre du chef de l'exploitation du Victor-Emmanuel au commissaire royal technique, 12 juillet 1858.

entre La Chambre et Epierre en novembre 1866 et dans le tunnel de Brison le 27 février 1871¹. Aucune victime n'est à déplorée, la circulation est seulement interrompue quelques heures. D'autres sont imputables, selon la Compagnie PLM, à la mauvaise qualité des rails posés par son prédécesseur sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis². Ce type d'accident est longtemps considéré comme imprévisible du fait de la complexité du système³. Le chemin de fer Fell déraile lui-aussi à plusieurs reprises. En janvier 1871, quatre wagons de marchandises se sont détachés de la locomotive et sont tombés dans le précipice⁴. Les causes de ces accidents sont souvent difficiles à identifier. Officiellement, elles tiennent à la fois à des erreurs humaines, à des dysfonctionnements techniques et à l'ignorance. Comme pour de nombreux accidents liés aux nouvelles technologies à cette époque, la cause se dissémine « dans un réseau continu de personnes et de choses rendant impossible l'imputation et la compensation⁵ ».

Les collisions sont plus rares, mais ont des effets beaucoup plus importants que ceux des déraillements. Le 17 décembre 1876, sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis, l'express en provenance de Paris, en retard sur l'horaire prévu, traverse la gare de Châtillon à 70 km/heure sans s'arrêter et télescope à la sortie du tunnel de Grésine sur la commune de Brison, l'omnibus partant d'Aix-les-Bains vers Culoz qui pensait la voie libre. Les wagons sont totalement aplatis par le choc et l'accident fait neuf morts, dont six membres du personnel. Les habitants d'Aix-les-Bains et des environs viennent porter secours aux victimes. À l'annonce de l'accident, l'ingénieur en chef de la compagnie, le procureur général, le préfet, le juge d'instruction et le commandant de gendarmerie se rendent sur les lieux. Le préfet visite alors les blessés qui sont envoyés à l'hôpital d'Aix-les-Bains. Plusieurs jours sont ensuite nécessaires pour retirer les débris du train de la voie ferrée. Le trafic est alors interrompu sur ce tronçon jusqu'au 22 décembre et un service de diligences est mis en place en remplacement. Les journaux savoyards consacrent plusieurs articles à la « catastrophe de Grésine ⁶ ». Il s'agit du premier accident ferroviaire de cette ampleur en Savoie et il marque profondément les esprits. Une cérémonie en hommage aux personnes décédées, célébrée par l'archevêque de Chambéry est d'ailleurs organisée quelques jours plus tard à Aix-les-Bains,

¹ ADS, 49 S 1, lettre du chef de l'exploitation du Victor-Emmanuel à l'intendant de Savoie. *Courrier des Alpes*, 28 février 1871.

² *Ibidem*, lettre de l'ingénieur en chef du contrôle à l'inspecteur général de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, 20 avril 1871.

³ J.-B. FRESSOZ, « Beck Back in the Nineteenth Century. Towards a genealogy of risk society », *History and Technology*, vol. 23, n°4, 2007, p. 341.

⁴ *Le Patriote savoisien*, 10 janvier 1871.

⁵ J.-F. FRESSOZ, *L'apocalypse joyeuse, une histoire du risque technologique*, Paris, Ed. du Seuil, 2012, p. 238.

⁶ *Ibidem*, 20 décembre 1876.

en présence du préfet de la Savoie et du directeur du PLM. Une enquête est ensuite ouverte pour établir les responsabilités de la collision. Il en ressort qu'une faute grave a été commise par le chef de gare de Châtillon qui n'a pas répondu au téléphone et qui n'a donc pas su qu'un train arrivait et n'a pas pu l'arrêter. Cet accident met aussi en évidence les limites du système de cantonnement téléphonique alors que le trafic a augmenté sur la ligne.

Enfin, les chemins de fer provoquent des dommages aux biens et aux personnes situés à proximité de la ligne. Des incendies se déclarent plusieurs fois le long du chemin de fer de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne, du fait des étincelles que dégagent les locomotives et qui atterrissent sur les herbes sèches, le foin, les bois morts et les feuilles en bordure de la voie¹. Pourtant, des « machines pare-étincelles » existent pour les cheminées des locomotives, mais ni la Compagnie Victor-Emmanuel ni le PLM n'acceptent de s'en équiper². La forêt de Bourgneuf entre Montmélian et Aiguebelle par exemple, brûle à plusieurs reprises de cette manière dans les années 1860. Des habitations sont également incendiées. Un règlement interdit les constructions à moins de 2 mètres des remblais de part et d'autre de la ligne, ainsi que les maisons en toit de chaume à moins de 20 mètres, mais il n'est pas toujours appliqué, et une partie des habitations existaient avant le chemin de fer³. Des solutions sont alors envisagées par les ingénieurs de la compagnie. Un fossé de 1, 50 mètre de largeur et de 50 centimètres de profondeur pourrait ainsi être creusé de chaque côté de la voie. Sa nature graveleuse retiendrait les escarbilles qui s'y éteindraient. Mais, c'est finalement une autre alternative qui est adoptée. Une zone de 4 à 5 mètres de largeur est labourée le long des voies ferrées aux époques où les herbes commencent à sécher et peuvent représenter un danger⁴. Il arrive également que les étincelles pénètrent par les fenêtres des voitures ouvertes et atteignent les voyageurs.

Les animaux sont eux-aussi les victimes du chemin de fer. Plusieurs vaches, chevaux et mulets se font écrasés, notamment par le chemin de fer Fell, car ils ont réussi à pénétrer sur les voies⁵.

De nombreux accidents sont dus également à l'imprudence des riverains qui se ne rendent pas forcément compte des dangers, ou qui refusent d'observer les règlements établis par les compagnies, car les jugeant inutiles. Ainsi, plusieurs personnes meurent écrasés en Savoie par les convois, alors qu'elles tentaient de traverser la voie ou qu'elles ont forcé les

¹ ADS, 1 FS 2494, lettre de l'intendant général de la Savoie aux différents syndics, 21 octobre 1856.

² ADS, 9 M II 7, lettre du préfet de la Savoie au ministre des Travaux publics, septembre 1868.

³ ADHS, 4 S 147, règlement à suivre pour les constructions à côté des chemins de fer, 1864.

⁴ ADS, 49 S 21, lettre du préfet de la Savoie au ministre des Travaux publics, mars 1868.

⁵ *Courrier des Alpes*, 7 août 1867.

barrières des passages à niveau. Pour les compagnies, ces accidents sont imputables uniquement aux comportements des victimes et les demandes d'indemnisation sont systématiquement rejetées.

Malgré tout, le chemin de fer reste un moyen de transport moins dangereux que la diligence, comme le souligne la *Gazette de Savoie* en 1853, avant même que la ligne savoyarde soit ouverte¹. Les résultats de l'enquête commandée en France en 1853, en arrivent également à cette conclusion. D'autre part, il semble, aux regards des sources dont nous disposons, que le nombre d'accidents relevant des trois catégories que nous avons identifiées, diminue au fur et à mesure de la période. En effet, à partir de la seconde moitié des années 1870, seuls quelques cas d'accidents sont mentionnés. L'inconscience du personnel et des voyageurs quant aux dangers que représente le chemin de fer, expliquent pour une part les nombreux accidents qui se produisent au début de l'exploitation. L'expérience professionnelle et l'appropriation du chemin de fer par les voyageurs et les riverains permettent de les réduire.

La recherche de la sécurité explique les nombreuses mesures et réglementations adoptées dès la construction du chemin de fer, qu'elles soient internes aux compagnies, nationales ou même internationales. Un moyen de transport sûr est une des clés pour attirer les clients, voyageurs et expéditeurs de marchandises. C'est d'autant plus important que les compagnies propriétaires des lignes savoyardes prétendent attirer les trafics internationaux et devenir un axe commercial majeur en Europe. Il reste à vérifier si la réalité rejoint le projet.

¹ *Gazette de Savoie*, 25 septembre 1853.

3.- Les trafics, des indicateurs du degré de réussite de l'entreprise

Les trafics sur le réseau savoyard ont laissé très peu de traces dans les archives. Aucune donnée statistique n'existe pour l'époque du Victor-Emmanuel. Pour la période postérieure, les volumes de la statistique ferroviaire publiée chaque année par le ministre des Travaux publics à partir de 1867, nous fournissent quelques informations¹. Les compagnies concessionnaires ont l'obligation de fournir des statistiques au gouvernement « en vertu de leurs statuts ou des décrets relatifs aux justifications que les compagnies, soumises au régime de la garantie d'intérêt, doivent fournir afin d'établir le chiffre de cette garantie² ». Les statistiques concernant la Savoie sont néanmoins incomplètes en comparaison avec celles concernant d'autres compagnies, puisque la ligne du Rhône au Mont-Cenis fait l'objet d'un régime de gestion séparée dans le réseau PLM. D'autre part, aucune donnée n'est fournie par le PLM pour les autres lignes de la Savoie et de la Haute-Savoie, même pour celle en connexion avec la Suisse par Annemasse et Saint-Gingolph, ce qui tend à montrer que le chemin de fer entre la France et l'Italie concentre toutes les attentions de cette compagnie. Les autres lignes ne jouent qu'un rôle secondaire. Il est donc très difficile de proposer une évolution chiffrée précise des trafics de personnes et de marchandises sur l'ensemble du territoire savoyard entre les années 1850 et 1880.

Nous devons donc concentrer notre réflexion sur le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis, et d'analyser les conséquences de l'ouverture du tunnel. Marque-t-elle une rupture du point de vue des trafics ? Les résultats sont-ils à la hauteur des attentes ? L'axe savoyard accède-t-il à la dimension européenne grâce à lui ?

¹ Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. *Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1869-1886.

² F. CARON, « Les statistiques ferroviaires en France au XIXe siècle », in *Pour une histoire de la statistique*, Actes des journées d'études sur l'histoire de la statistique, 23-25 juin 1976, tome 1, *Contributions*, Paris, I.N.S.E.E/ Economica, 1987, p. 368.

3.1.- Des trafics en attente du tunnel

Les premiers temps du Victor-Emmanuel sont plutôt difficiles. Le chemin de fer construit reste court, n'est pas directement connecté à ceux des Etats voisins et la qualité de sa réalisation n'est pas optimale et il doit s'imposer face à la concurrence de la route qui lui est antérieure. Les handicaps à surmonter ne sont donc pas négligeables. Cependant, la compagnie tente de les dépasser en mettant en place des politiques tarifaires dont le but est d'attirer les trafics locaux, nationaux et internationaux, et de résister à la concurrence du roulage encore très présent en Savoie.

3.1.1.- Les politiques tarifaires

La concurrence faite au chemin de fer Victor-Emmanuel par le roulage est importante à ses débuts. En effet, la ligne ne fait que 80 kilomètres – entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne –, ne dessert que très peu d'endroits à l'échelle du territoire savoyard et nécessite dans la plupart des cas le recours à la route à un moment ou à un autre pour l'acheminement des hommes et des marchandises d'un point à un autre. La diminution du temps de parcours que la compagnie est en mesure d'offrir doit donc être combinée à des tarifs attractifs si elle veut pouvoir devancer les modes de transport traditionnels.

La Compagnie Victor-Emmanuel comme toutes les compagnies ferroviaires, n'est pas totalement libre pour fixer ses tarifs. L'Etat sarde, puis français, par le biais des cahiers des charges, fixe des tarifs minimum mais, comme ailleurs, ils ne sont pas réellement appliqués¹. Selon le cahier des charges de 1853, les tarifs de la Compagnie Victor-Emmanuel sont établis par tête de voyageurs – ou tonne de marchandises – et par kilomètre. Quelle que soit la distance parcourue le prix du kilomètre ne doit pas varier. Or, lors de l'exploitation, ce principe n'est appliqué ni pour les marchandises ni pour les voyageurs. En effet, pour les parcours allant d'un point à un autre de la ligne savoyard, un système de tarifs dégressifs est mis en place. Ainsi, plus le voyageur – ou la marchandise – parcourt de kilomètres, moins le prix du kilomètre est élevé. En 1857 par exemple, un voyage entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne (70 kilomètres) revient par personne à 12,42 centimes par kilomètre en première classe, à 9,35 centimes en deuxième et 6,2 centimes en troisième. En revanche, un

¹ F. CARON, « Cent ans d'évolution tarifaire dans les chemins de fer », *Transports et voies de communication, Actes du XVIIIe colloque de l'Association interuniversitaire de l'Est*, Dijon, 1977, p. 203.

trajet entre Chambéry et Montmélián (15 kilomètres) coûte 21,3 centimes par kilomètre en première classe, 16 en deuxième et 10,6 centimes en troisième.

En ce qui concerne les voyages à longue distance, le tarif kilométrique est proportionnellement plus élevé que celui intra-ligne, même si un tarif régressif est là-aussi appliqué. Ainsi, de Paris à Turin en 1859, le tarif kilométrique est de 13,14 centimes en première classe, de 10,6 en deuxième et de 8,4 en troisième¹. La Compagnie Victor-Emmanuel considère qu'elle n'a aucun intérêt à introduire des tarifs plus réduits, puisque sur de telles distances, elle ne peut souffrir de la concurrence d'autres modes de transport.

Les tarifs pour les voyageurs n'évoluent quasiment pas sous le Victor-Emmanuel. Ainsi, entre 1859 et 1867, un billet Aix-les-Bains-Paris en première classe passe de 65,15 Francs à 65,50 Francs, soit une augmentation de 0,5 %². Quant aux billets de deuxième et troisième classe, sur le même parcours, ils n'augmentent que de 0,4 %. Le PLM ne modifie pas n'ont plus les prix. En 1871, la moyenne du tarif kilométrique – en tenant compte de l'inflation – est quasiment identique à celle de 1859³. Ceci est tout à fait classique à l'époque. En effet, les compagnies ferroviaires préfèrent maintenir le niveau des prix, plutôt que les réduire, et offrir en contrepartie des services plus nombreux aux clients⁴. D'une façon générale, le coût du transport de voyageurs est plus élevé que celui des marchandises pour les compagnies, d'autant plus que les premières classes sont délaissées au profit des deuxièmes et même troisièmes classes qui s'avèrent moins rentables.

En ce qui concerne les tarifs-kilomètre pour les marchandises, ils dépendent de la nature de ces dernières. Dès 1853, elles sont réparties en différentes classes. La première concerne les métaux tels le fer, le plomb ouvré, les cuivres, mais aussi les vins, les spiritueux, les huiles, les cotons, les lainages, le sucre, le café, l'épicerie, les bois exotiques, les denrées coloniales et les produits manufacturés. La deuxième classe comprend les céréales, les farines, les minerais, le coke, le charbon de bois, le bois, le marbre, les pierres de taille, les bitumes. La troisième intéresse les moellons, les cailloux, le sable, l'argile, les briques, la houille, la cendre, le fumier, les engrais, soit les marchandises de faible valeur et dont le prix du transport est le plus faible. Inversement, les produits de première catégorie sont ceux qui ont

¹ Horaires et tarifs du Victor-Emmanuel, 1857-1859.

² B. DESPINE, *Indicateur d'Aix-les-Bains*, Paris, Victor Masson et fils, 1867 p. 45.

³ *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op.cit., 1871, p. 12.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1, 1740-1883, op.cit., p. 373.

la valeur la plus élevée, qui demandent le plus de soin, et dont le transport revient le plus cher¹.

A côté de ces trois catégories de marchandises circulant à petite vitesse, se trouvent également les produits transportés à grande vitesse comme les bestiaux dont le tarif par kilomètre varie en fonction de l'espèce, du poids de l'animal et de la façon dont il est transporté. Certains comme les chevaux ou les bœufs requièrent en effet des wagons spéciaux – des wagons-écuries – qui coûtent plus chers. Les poissons et les huîtres forment aussi un ensemble à part qui doit être acheminé à grande vitesse, par les mêmes convois que les voyageurs. Mais, ce type de produits est finalement assez rare en Savoie. Enfin, un tarif spécial concerne les messageries. Les expéditeurs qui souhaiteraient que les marchandises habituellement transportés en petite vitesse, le soit à la vitesse des voyageurs, sont astreints à un supplément². La classification établie par le Victor-Emmanuel n'est que très sensiblement modifiée par la Compagnie PLM. Une catégorie hors-classe en petite vitesse est instituée qui comprend les spiritueux, les huiles, les œufs, la viande fraîche ou encore le gibier³.

La Compagnie Victor-Emmanuel use en fait des mêmes procédés que les autres compagnies ferroviaires, qu'elles soient sardes ou françaises, pour attirer les flux sur son chemin de fer. Les politiques tarifaires qu'elle met en place, visent à la fois à dynamiser les trafics qui ne font que traverser le territoire, et ceux qui partent de la Savoie. Mais, sont-elles réellement efficaces ?

3.1.2.- Les premiers trafics

Chiffrer les tous premiers trafics sur la ligne du Victor-Emmanuel s'avère irréalisable, que cela soit en termes de voyageurs ou de marchandises. Les seules données dont nous disposons concernent 1861-1862, et la période postérieure à 1865. Elles proviennent tout d'abord d'un rapport effectué par un ingénieur des ponts et chaussées, M. Conte, sur l'avancée du percement du tunnel du Mont-Cenis en 1863, ainsi que de la statistique officielle établie par le ministère français des Travaux publics en 1872⁴. L'Etat qui a racheté le chemin

¹ ADHS, 11 J 1048, cahier des charges pour la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel de Modane par Chambéry à la frontière de France et à Genève, 20 avril 1853.

² *Ibidem*.

³ ADHS, 4 S 87, tarifs des transports applicables sur les chemins de fer de Savoie et de Haute-Savoie, 1^{er} février 1874

⁴ P. CONTE, *Rapport sur le percement du grand tunnel des Alpes*, op.cit., p. 39. Ministère des Travaux Publics. Bureau de la statistique des chemins de fer. Documents relatifs à la construction et à l'exploitation, op.cit., 1872.

de fer et qui l'a rétrocédé au PLM, fait à cette date, un état des lieux des dernières années d'exploitation par le Victor-Emmanuel et des premiers temps de l'exploitation par son nouveau propriétaire (1868-1869).

Pour la période antérieure à 1861-1862, nous pouvons seulement déduire que les trafics sont limités puisque la Compagnie Victor-Emmanuel n'adopte pas le système de cantonnements, qui devient indispensable lorsque les flux augmentent. Les trains qui circulent sur la ligne savoyarde ne sont pas assez nombreux pour cela.

Nous pouvons tout de même nous faire une idée du trafic international entre la Savoie et l'Italie, et cela avant l'ouverture du tunnel grâce aux trafics de voyageurs et de marchandises empruntant la route du col du Mont-Cenis et qui sont acheminés jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne par la Compagnie Victor-Emmanuel. Les chiffres dont nous disposons sont cependant très limités puisqu'ils ne couvrent que la période allant d'octobre 1861 à septembre 1862. Ils sont fournis par l'enquête de M. Conte qui évoque les transits des deux côtés de la frontière¹. Cette année-là, 31 350 personnes sont acheminées par les diligences mises en correspondance avec le chemin de fer. 15 938 le sont dans le sens Saint-Michel-de-Maurienne-Suse et 15 362 dans le sens inverse.

Les publications de la statistique officielle française nous renseignent sur les années suivantes. Elles montrent qu'en 1865, 420 769 personnes empruntent le chemin de fer Victor-Emmanuel. L'année suivante, ce sont 416 089 voyageurs, en 1867, 460 952, en 1868, et 560 200 en 1869. Le changement de propriétaire de la ligne conduit donc à une augmentation du nombre de voyageurs. La hausse est de 33% entre 1865 et 1869. Le PLM a désormais tout intérêt à ce que ce chemin de fer attire de nouveaux voyageurs et met probablement cette ligne en avant dans sa politique commerciale. Malheureusement, nous ne connaissons pour ces dates, ni la provenance des voyageurs ou leur destination, ni le nombre de kilomètres qu'ils parcourent.

En ce qui concerne le trafic de marchandises, il augmente lui-aussi pendant la même période. Il passe de 115 396 tonnes transportées en 1865, à 106 357 en 1866, à 114 768 en 1867, à 142 634 en 1868 et à 143 467 en 1869². L'arrivée du PLM est donc également favorable à la ligne, du point de vue du trafic de marchandises. La hausse est néanmoins moins importante que pour les voyageurs, puisqu'elle est de 24,3 % entre 1865 et 1869. Comme pour les voyageurs, de nombreuses interrogations demeurent. Nous ne savons pas

¹ P. CONTE, *Rapport sur le percement du grand tunnel des Alpes*, op.cit., p. 39.

² *Ibidem*.

quelle est la nature exacte des produits transportés, leur provenance, leur destination ou le nombre de kilomètres parcourus.

Les résultats du chemin de fer Fell donnent quant à eux des indications sur les trafics entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse et *vice versa*. Ainsi, durant les six premiers mois de l'exploitation en 1868, 16 610 passagers traversent la frontière dans un sens ou dans un autre, grâce à ce mode de transport. Parmi eux, 275 bénéficient d'un tarif réduit et 18 sont des militaires¹. En ce qui concerne les marchandises, 985 tonnes sont acheminées en grande vitesse pendant cette période et 37 tonnes en petite vitesse, ainsi que 122 têtes de bétail et 3 cercueils². Pour les deux années suivantes, les données ne sont pas aussi précises, mais le journal anglais le *Times* nous informe sur l'évolution des trafics (voyageurs et marchandises confondus) (graphique 1). Chaque semaine entre juin 1868 et décembre 1870, les recettes du trafic hebdomadaire du chemin de fer Fell sont annoncées dans le journal londonien³. Il en ressort tout d'abord que l'évolution sur la période est positive. Les recettes – et donc les trafics puisqu'il n'y a pas de hausse des tarifs – augmentent malgré quelques perturbations. En effet, il est visible que les événements climatiques et politiques impactent la bonne marche du train. Ainsi, de violents orages entraînent la crue de l'Arc entre Saint-Jean-de-Maurienne et Saint-Michel-de-Maurienne les 10, 17 et 18 août 1868 et marquent un ralentissement des trafics. La ligne de chemin de fer est endommagée à l'endroit de l'inondation. Un service de diligences est alors mis en place entre Saint-Jean-de-Maurienne et la gare du Fell, mais le PLM préfère détourner une partie des trafics vers le port de Marseille. Six semaines plus tard, les dégâts sont réparés et la circulation est rétablie. Les tempêtes de neige ont également des conséquences. Les trafics sont d'une façon générale moins importants l'hiver. Enfin, la période septembre 1870-juin 1871 est marquée par une forte chute. Cette baisse concerne également le chemin de fer Victor-Emmanuel. Ce phénomène est en fait commun à une grande partie des compagnies ferroviaires françaises. Les préparatifs de la guerre contre la Prusse, puis son déroulement, réduisent les transactions commerciales dans une partie de la France, entre le 1^{er} août 1870 et le 1^{er} janvier 1871⁴. De plus, par un arrêté du ministre des Travaux publics du 23 août 1870, la Compagnie PLM est tenue de se mettre immédiatement à la disposition du ministre de la Guerre. Les trains sont susceptibles d'être suspendus sur toute l'étendue du réseau. Si la Savoie ne voit pas cette mesure s'appliquer à son chemin de fer, elle souffre du ralentissement économique général. Les communications avec Paris sont ensuite

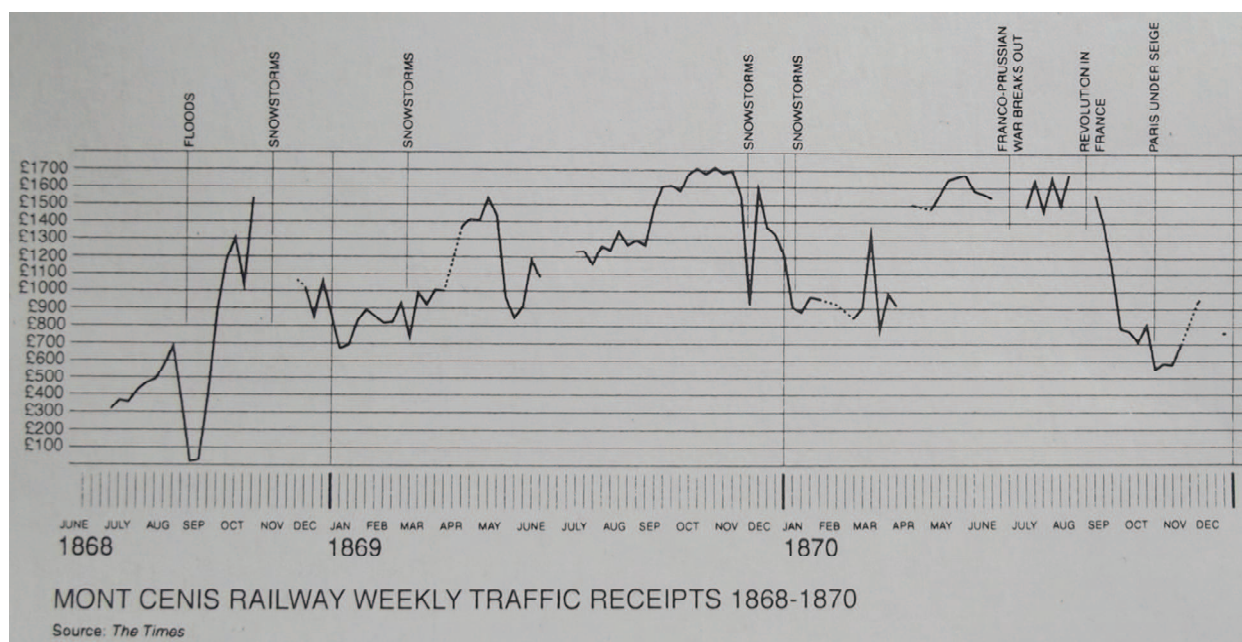
¹ S. SACCO, *Fell. Il sistema che permise di valicare il Moncenisio in ferrovia*, op. cit., p. 86.

² *Ibidem*.

³ P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, op. cit., p. 53.

⁴ *Journal des chemins de fer et des progrès industriels*, 1872.

interrompues pendant l'épisode de la Commune (18 mars-28 mai 1871). Pendant tous ces événements, les trafics entre l'Angleterre et l'Italie sont détournés par la Suisse. Ils sont rétablis de façon à peu près régulière à travers la Savoie à partir de juin 1871.



Graphique 1. Recettes générées par le chemin de fer Fell entre juin 1868 et décembre 1870 d'après les données publiées chaque semaine dans le *Times* (P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway, op. cit.*, p. 53).

Il n'est donc pas possible de réaliser des statistiques précises sur les trafics du chemin de fer en Savoie avant l'ouverture du tunnel. Cependant, au vu des quelques données dont nous disposons, une tendance générale à la hausse se dessine entre 1856 et 1871, et les résultats du chemin de fer Fell, malgré des hauts et des bas, laissent augurer un bel avenir au tunnel du Mont-Cenis.

3.2.- Les répercussions de l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis sur les trafics

Le tunnel du Mont-Cenis est ouvert à la circulation le 1^{er} octobre 1872. Le gain de temps qui en résulte est considérable. La traversée qui prenait 12 heures en diligence, puis 5 heures avec le système Fell, se fait désormais en une heure. L'axe ferroviaire à travers la Savoie bénéficie dès lors d'un bon potentiel au niveau européen. Les trafics durant les premières années s'accroissent d'ailleurs fortement. Mais, très vite, l'exploitation montre des limites et le tunnel doit faire face à la concurrence d'une autre traversée ferroviaire, le Gothard. Le Mont-Cenis parvient-il à résister ?

3.2.1.- Les trafics au lendemain de l'ouverture du tunnel

L'un des trafics que les partisans du chemin de fer en Savoie espéraient capter grâce à une traversée ferroviaire sous les Alpes, est celui constitué par la Malle des Indes, le service de messagerie qui relie Londres à Bombay. L'enjeu économique est important, puisque la Malle des Indes assure aux lignes qu'elles traversent des trafics nombreux et réguliers. L'enjeu est surtout politique, puisque les pays traversés par la Malle des Indes entretiennent automatiquement des relations étroites avec le gouvernement anglais. La concurrence est donc rude entre les axes susceptibles d'accueillir un tel trafic.

Aucun itinéraire n'est dans un premier temps réellement arrêté sur le continent européen. La Malle des Indes peut aussi bien transiter par Gênes, Trieste que Marseille, mais à partir de 1835, c'est surtout cette dernière ville qui a la primauté¹. La Malle emprunte le territoire français par la route puis par le chemin de fer entre Calais et Marseille d'où embarquent les paquebots pour Alexandrie. La perspective de l'ouverture du canal de Suez réactive la lutte entre les itinéraires menant aux différents ports de la Méditerranée. L'Italie tente dès lors d'attirer la Malle vers le port de Brindisi en arguant un gain de temps de trois jours par rapport à l'itinéraire par Marseille. C'est chose faite de 1869 à 1870. Le service de messagerie emprunte la ligne de Culoz jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne, puis le système Fell, et les lignes de la Haute-Italie jusqu'au port. Le parlement anglais se plaint néanmoins des retards des convois qui seraient provoqués volontairement par le PLM mécontent d'avoir perdu le trafic par Marseille². La guerre contre la Prusse impose ensuite, un temps, le détour de la Malle par la Belgique, l'Allemagne, la ligne du Brenner, puis la ligne adriatique jusqu'à Brindisi³. Après un rapide retour par Marseille au lendemain du conflit, elle suit à nouveau, dès janvier 1872, l'itinéraire menant à Brindisi en empruntant désormais le tunnel du Mont-Cenis. Le chemin de fer savoyard a mis la main sur un trafic stratégique.

A côté de celui de la Malle des Indes, l'axe ferroviaire à travers la Savoie draine de plus en plus de trafics. Ainsi, en 1872, 724 066 voyageurs empruntent le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis, contre 560 200 en 1868⁴ (graphique 2). La hausse est donc de 29,5 %. Mais, nous ne connaissons pas le nombre exact de personnes qui emprunte le tunnel. Seuls 282 375 des voyageurs de 1872, soit 39 %, parcourent la totalité de la ligne entre Culoz à Modane et

¹ M. MERGER, « Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes », *op.cit.*, p. 100.

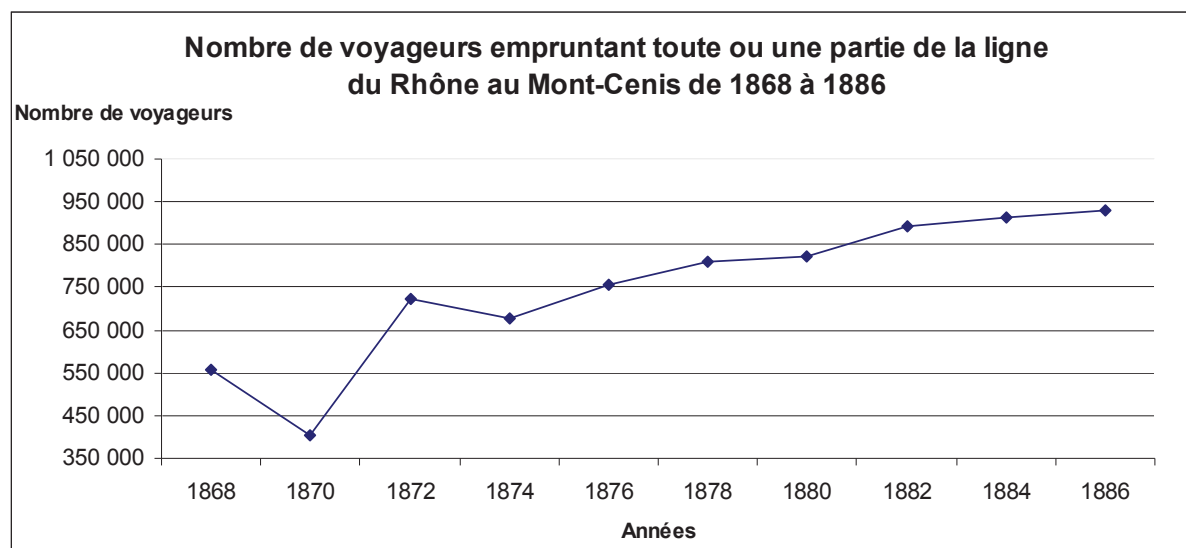
² *House of Commons Debates*, vol 203, intervention de Crawford, 29 juillet 1870.

³ M. MERGER, « Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes », *op.cit.*, p. 105.

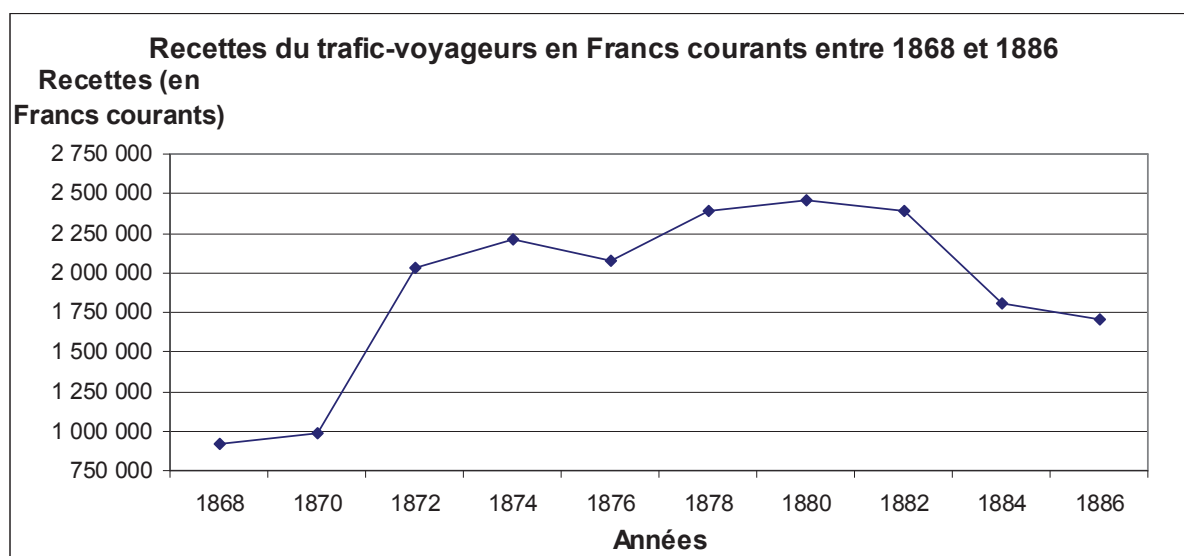
⁴ Nous ne considérons pas les années 1870-1871, qui marquent un recul exceptionnel des trafics du fait de la guerre franco-prussienne.

sont susceptibles d'emprunter le tunnel. Mais, à ce nombre de voyageurs, il faudrait pouvoir soustraire ceux qui s'arrêtent à Modane. Néanmoins, ces chiffres témoignent d'un accroissement du trafic de voyageurs en Savoie. En 1876, ce sont 757 035 passagers dont 380 013 sur la distance entière (50 %), qui empruntent le chemin de fer. En 1878, on compte 811 783 voyageurs dont 423 716 parcourant la ligne entière, soit 59,5 %, en 1880, 821 514 usagers dont 506 325 sur la distance entière (61,6 %). L'année 1882 marque l'apogée du trafic sur la ligne entière. 890 855 passagers empruntent le chemin de fer savoyard cette année-là, dont 591 578 sur la totalité du parcours, soit 66,4 %.

La ligne du Rhône au Mont-Cenis est donc de plus en plus attractive et permet à la Compagnie PLM d'accroître ses recettes (graphique 3). Ainsi, en 1868, le trafic de voyageurs lui rapporte 922 314 Francs, et en 1872, 2 031 046 Francs, soit une augmentation de 120 %. L'augmentation des recettes est cependant supérieure à celle observée pour les trafics (120 % contre 29,5%). Cette différence s'explique principalement par la hausse du nombre de billets de première classe vendus entre 1868 et 1872 (90 %). L'ouverture du tunnel séduit une clientèle plus aisée qui auparavant n'empruntait probablement pas l'itinéraire du Mont-Cenis à cause des désagréments causés par les ruptures de charge. Les recettes continuent à progresser dans les années qui suivent, pour atteindre un maximum de 2 462 250 Francs en 1880.

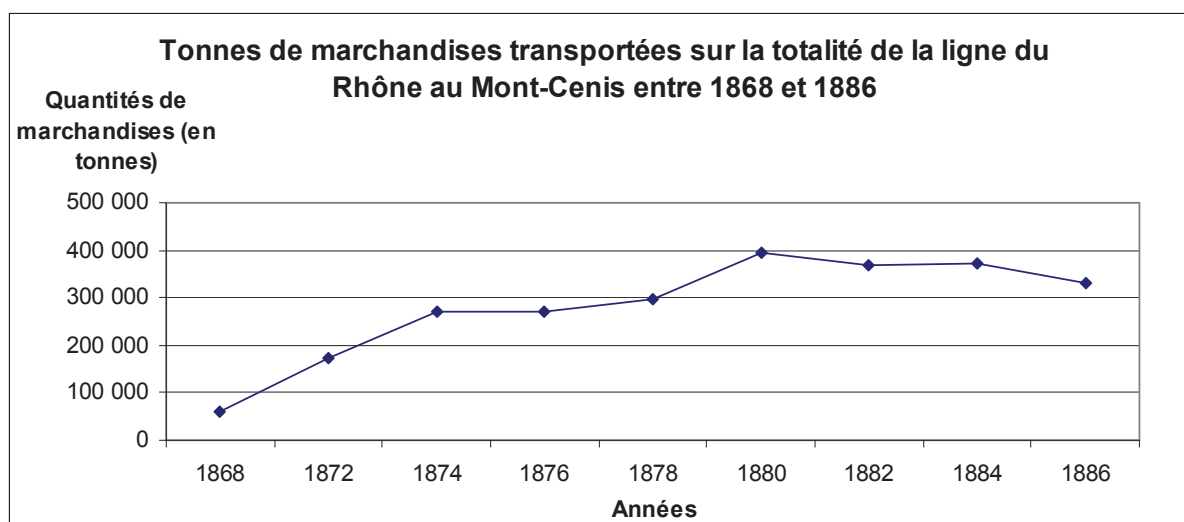


Graphique 2. Evolution du nombre de voyageurs empruntant tout ou une partie de la ligne du Rhône au Mont-Cenis de 1868 à 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet-Dumoulin).



Graphique 3. Evolution des recettes du trafic-voyageurs sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis en Francs courants entre 1868 et 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet-Dumoulin).

La hausse des trafics concerne également les marchandises (graphique 4). En 1868, 59 627 tonnes parcourent l'ensemble de la ligne du Rhône au Mont-Cenis et sont donc susceptible de traverser les Alpes dans un sens comme dans l'autre (par le Fell puis par le tunnel). En 1872, ce sont 171 908 tonnes. Cela représente, entre 1868 et 1872, une hausse de 188 %. Le tunnel du Mont-Cenis stimule incontestablement les trafics. La hausse est perceptible jusqu'en 1880, même si son rythme ralentit (la hausse est de 128 % entre 1872 et 1880).



Graphique 4. Evolution des tonnes de marchandises transportées sur la totalité de la ligne du Rhône au Mont-Cenis entre 1868 et 1886 et qui sont donc susceptibles de traverser les Alpes, d'abord par le chemin de fer Fell, puis par le tunnel du Mont-Cenis, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet-Dumoulin).

L'ouverture du tunnel permet incontestablement d'accroître les trafics et les recettes, de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, mais peut-être pas autant que l'espéraient ses ardents défenseurs. En effet, la Compagnie PLM qui est désormais la maîtresse d'une des portes d'entrée du tunnel n'a pas totalement intérêt à ce que ce chemin de fer draine tous les trafics. De plus, l'axe à travers la Savoie n'est pas longtemps à l'abri de la concurrence.

3.2.2.- Les limites de l'itinéraire du Mont-Cenis

Malgré l'incontestable gain de temps qu'il apporte sur le trajet entre l'Europe de l'ouest et la péninsule italienne, le tunnel du Mont-Cenis souffre de plusieurs handicaps qui freinent le développement des trafics. Les tarifs élevés sont les premiers responsables de cette situation. En effet, les prix du transport de voyageurs et de marchandises appliqués par la Compagnie PLM sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis désavantagent l'axe savoyard. Le tarif kilométrique n'est pas uniforme sur l'ensemble de la ligne. Le tronçon entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane coûte plus cher aux clients que celui entre Culoz et Saint-Jean-de-Maurienne. Cette exception remonte en fait au début du chemin de fer Victor-Emmanuel. En vertu de la convention du 11 février 1856, la compagnie a été autorisée à appliquer un tarif exceptionnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane¹. Les fortes rampes qui entraînent un surcoût lors de la construction, motivent cette disposition. Lorsque le PLM reprend l'exploitation de la ligne, il est autorisé par le gouvernement français à maintenir ce régime d'exception. Ainsi, le prix du transport entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane est de 35% supérieur à celui de Modane à Turin pour les denrées alimentaires par exemple, de 100% supérieur pour les messageries et d'un rapport de 10 pour 1 en ce qui concerne le bétail. Des protestations s'élèvent en vain des deux côtés de la frontière contre cette mesure qui pénalise fortement le commerce². Ce type de disposition n'est pas pour autant exceptionnel. Sur la ligne de chemin de fer menant au Gothard dans les années 1880, un supplément de 50% est ajouté au prix des places de voyageurs et au prix de la tonne kilométrique sur les rampes supérieures à 15 ‰.

D'autre part, la Compagnie PLM est réticente à favoriser le tunnel du Mont-Cenis – et donc le port de Gênes –, au détriment de Marseille, son port historique. En effet, depuis 1859,

¹ ADHS, 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et le président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

² AD, affaires consulaires 452, lettres du légat d'Italie à Paris au ministre des Affaires étrangères, 15 mars 1873, 24 mai 1873, 20 août 1875.

intérêts du PLM et de la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille se mêlent, puisque P. Talabot est à la fois le fondateur de cette dernière et le directeur général du premier¹. La Compagnie du PLM ne souhaite donc pas supprimer les handicaps tarifaires appliqués à la ligne savoyarde. Puisqu'elle a été autorisée en 1867 à considérer l'exploitation du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis comme absolument distincte de celle de son réseau, elle a entre autres, le droit d'appliquer les anciens tarifs sardes, de percevoir un droit de transmission de 5 Francs par wagon de 10 tonnes au passage du réseau du PLM à la ligne savoyarde, et de traiter au point de vue des taxes, les transports empruntant les deux réseaux, comme s'ils passaient entre les mains de deux compagnies distinctes, sans communauté de tarifs. La Savoie est donc fortement défavorisée par ces règles. Si les tarifs en vigueur sur la ligne de Marseille à Genève étaient appliqués sur le trajet entre Modane et Genève, il en résulterait une baisse considérable du prix du transport. Ainsi, des produits comme le chanvre, les cotons ou le lin paieraient 14,91 Francs par tonne pour le parcours, au lieu de 29,05 Francs, les céréales 8,52 Francs au lieu de 24,30 Francs et les minerais, 10 Francs au lieu de 18,95 Francs². Les contestations sont vives aussi à ce sujet. Les députés savoyards, H. Grange et C.-A. Costa de Beauregard – fils de Pantaléon Costa de Beauregard, le fondateur de la Compagnie Savoyarde – formulent même devant la Chambre en 1872, une proposition ayant pour objet de rendre obligatoire sur la ligne savoyarde, les tarifs généraux et spéciaux appliqués au reste du réseau PLM, mais ils ne sont pas écoutés³. L'avantage qu'il en découlerait pour le tunnel du Mont-Cenis priverait le chemin de fer menant à Marseille d'une grande partie de son trafic.

Pour les mêmes raisons, la Compagnie PLM n'est pas non plus disposée à introduire des tarifs directs entre l'Italie et la Suisse par le Mont-Cenis. Le trafic des marchandises se fait moyennant les tarifs généraux des différentes compagnies qui se chargent du transport, ce qui relève automatiquement les prix. L'absence d'entente tarifaire fait que les marchandises en provenance de la Suisse centrale et orientale évitent le tunnel du Mont-Cenis et préfèrent se tourner vers le Brenner ouvert depuis 1867. En effet, par des combinaisons de tarifs et de vitesse nées d'ententes entre les chemins de fer suisses et italiens, soutenues par leurs Etats respectifs, les marchandises obtiennent des facilités pour gagner Gênes ou Venise par le Brenner en attendant l'ouverture du Gothard. Les horaires des trains de marchandises sont d'ailleurs fixés en correspondance avec le départ des bateaux dans ces ports⁴. L'Italie qui

¹ N. STOSKOPF, *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, op. cit., p. 344.

² *Ibidem*, lettre du légat d'Italie à Paris, au ministre des Affaires étrangères, 24 janvier 1873.

³ *Journal officiel de la République française*, 24 mars 1872.

⁴ J. BOUVIER, « La grande crise des compagnies ferroviaires suisses. Les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882) », *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, n°4, 1956, p. 463.

entretient à la fin des années 1870, des relations tendues avec la France, est alors en mesure de se tourner vers d'autres franchissements alpins que le Mont-Cenis. Plus que le gain de temps qu'un axe permet par rapport à un autre, ce sont les tarifs qui y sont appliqués qui déterminent les choix d'itinéraires.

La Compagnie PLM est en fait tiraillée entre ses intérêts dans le chemin de fer du Mont-Cenis et ceux dans la ligne vers Marseille. De l'autre côté des Alpes, la compagnie de la Haute-Italie qui exploite le chemin de fer de Modane à Gênes, se retrouve dans une situation analogue puisqu'elle possède également le chemin de fer qui mène de Peri, tête de ligne sur le Brenner, à Gênes. La compagnie a d'ailleurs négocié des tarifs directs par le Brenner pour le nord et l'est de la Suisse, et l'Allemagne¹.

Avec la perspective de l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard, le PLM redéploie ses cartes. En 1876, il passe un accord avec la compagnie de la Suisse-Occidentale avec laquelle il entretient déjà des relations financières par l'intermédiaire du Comptoir d'Escompte de Paris, partie prenante des deux compagnies, ainsi qu'avec les chemins de fer de la Haute-Italie pour l'organisation des échanges entre la Suisse, la France et l'Italie, via le Mont-Cenis². Selon les termes de cet accord, l'Italie se trouve partagée en deux zones partant de Rome et remontant jusqu'au nord du pays. Tous les trafics concernant la partie ouest passeront par le Mont-Cenis grâce à des tarifs réduits et du fait du trajet le plus court, tandis que ceux à l'est emprunteront le Brenner. Le PLM s'assure ainsi du passage d'une partie des flux sur son réseau. L'accord est également favorable à la compagnie de la Suisse-Occidentale, car toutes les marchandises à destination de la Suisse et empruntant le Mont-Cenis, arriveront obligatoirement sur son chemin de fer³. La convention entre en vigueur en 1878, et donne naissance au tarif n° 441.

Cependant, dans le même temps, en 1878, la Compagnie PLM impose aux compagnies suisses de la Suisse-Occidentale, de la *Jungfrau* (le Jura Bernois) et du *Schweizerischen Centralbahn* (Suisse centrale), un tarif commun à prix réduit pour le transport de toutes les marchandises – le tarif n° 442 – pour le trafic entre Marseille, Bâle, Aarau et Lucerne. Par ce tarif, les transports entre Marseille et les gares situées avant ces trois villes coûtent quasiment la même chose que ceux empruntant la voie par le Mont-Cenis depuis Gênes, ou par le Brenner depuis Venise et Trieste, pour un temps de parcours plus

¹ G. DUC, *Les tarifs marchandises des chemins de fer suisses (1850-1913). Stratégie des compagnies ferroviaires, nécessités de l'économie nationale et évolution du rôle régulateur de l'Etat*, Bruxelles, Bern, Berlin, etc., Peter Lang, 2010, p. 195.

² J. BOUVIER, « La grande crise des compagnies ferroviaires suisses. Les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882) », *op.cit.*, p. 466.

³ *Ibidem*, p. 474.

long. Le PLM utilise le Comptoir d'Escompte de Paris qui a de gros intérêts dans les compagnies suisses pour les forcer à accepter cet accord. L'adoption des tarifs n° 441 et 442, permet au PLM et à la Compagnie de la Suisse Occidentale, de se constituer une « sorte de zone réservée » allant des Apennins au Massif Central et de la Méditerranée au plateau suisse, drainant les trafics amenés par la ligne savoyarde, la vallée du Rhône et le réseau de la Suisse-Occidentale¹.

Ces mesures ne suffisent pourtant pas à lutter contre le tunnel du Gothard. Ce dernier est ouvert à l'exploitation le 1^{er} juin 1882. Il met en connexion directe l'Italie du nord avec la Suisse et l'Allemagne. Il permet également de relier les grands ports de la mer du Nord au port de Gênes. Il est donc susceptible de récupérer les trafics vers l'Angleterre, la Belgique, le nord et le nord-est de la France. La concurrence est rude pour le PLM et le tunnel du Mont-Cenis. Dès juin 1882, la compagnie française et la Suisse-Occidentale sont obligées de renoncer au tarif n° 441 en application du principe de la distance la plus courte. Puis, c'est au tour du tarif n° 442 de disparaître en novembre 1882, au grand désarroi du PLM et de la Suisse-Occidentale. Cette dernière réussit néanmoins à faire annuler la décision par l'Assemblée fédérale de la Confédération helvétique, qui rétablit le tarif sous l'appellation n° 445². Mais, cela est loin de suffire. La compagnie du chemin de fer du Gothard, tente même de ravir le trafic de la Malle des Indes au tunnel du Mont-Cenis. Entre novembre 1882 et janvier 1883, la messagerie anglaise emprunte l'itinéraire par Bâle, le tunnel du Gothard et Brindisi³. L'essai n'est finalement pas concluant et le Mont-Cenis récupère la totalité des trafics de la Malle des Indes. Ce revirement s'explique en grande partie par le contexte diplomatique. D'une part, depuis le 20 mai 1882, un traité d'alliance à caractère défensif – la Triple alliance – est signé entre l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie⁴. La Grande-Bretagne se méfie alors de la montée en puissance politique et économique de l'empire allemand et se préoccupe de l'isolement auquel la France est contrainte par le chancelier Bismarck. Le franchissement du Gothard contribuant à renforcer un peu plus encore cette suprématie allemande sur le continent, il est possible qu'elle ait choisi de retirer à l'Allemagne le trafic stratégique de la Malle des Indes. D'autre part, l'intervention militaire anglaise en Egypte en juillet 1882, permet à la Grande-Bretagne de placer ce territoire sous sa

¹ *Ibidem*, p. 475.

² *Ibidem*, p. 476.

³ AD, affaires consulaires 479, lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Affaires étrangères, 15 janvier 1883.

⁴ P. MILZA, *Les relations internationales de 1871 à 1914*, Paris, A. Colin, 2009, 3^e édition, p. 33.

tutelle et d'assurer la prépondérance de son influence aux dépens de celle de la France¹. Le retour du trafic de la Malle des Indes à travers le territoire français est alors aussi une façon d'apaiser les relations diplomatiques tendues entre les deux Etats. Quoiqu'il en soit, cet essai par le Gothard témoigne de la lutte politique et commerciale que se livrent les compagnies intéressées par des traversées ferroviaires dans les Alpes.

Le gouvernement français s'inquiète de cette situation. En février 1882, C. de Freycinet alors ministre des Affaires étrangères et président du Conseil, commande une enquête sur l'influence que peut avoir l'ouverture du tunnel du Gothard sur les intérêts français. Le publiciste A. Marteau, nommé consul en service extraordinaire, en est chargé. Son rapport terminal est publié en novembre 1883². Il conclut que la ligne du Mont-Cenis, du fait de l'ouverture du tunnel concurrent, a perdu en 1882, 58 000 Francs, soit 1 110 Francs par kilomètres, et en 1883, 402 959 Francs, soit 3 030 Francs par kilomètre. Le tunnel du Gothard offre en effet, des avantages en termes de distance, de temps de parcours et de coûts. Ainsi, en 1883, la durée du trajet de Londres à Milan est de 36 h 06 par Ostende, la Belgique, Bâle et le Gothard, de 35 h 50 par Calais, Paris et le Mont-Cenis, et de 33 h 41 par Calais, Reims, Belfort et le Gothard. En première classe, le premier itinéraire coûte 159,96 Francs, le deuxième 192,85 Francs et le troisième 179,85 Francs³. La voie du Mont-Cenis est donc la moins avantageuse.

Enfin, des problèmes d'organisation à la douane de la gare de Modane, pénalisent encore un peu plus le tunnel. Le manque de locaux et de personnel, et surtout les entraves de la douane italienne en pleine guerre douanière avec la France, rallongent les temps de contrôles⁴. La gare-frontière de Chiasso entre la Suisse et l'Italie sur la ligne du Gothard qui ne connaît pas ces difficultés, en profite alors.

Jusqu'en mai 1885 et le compromis de Lugano, les taxes kilométriques appliquées par les compagnies sur le territoire suisse pour le transport de transit entre l'Allemagne et l'Italie, freinent encore un peu les trafics par le Gothard⁵. Mais, après cette date, leur abaissement donne à cet axe un nouveau développement. Le tunnel du Gothard capte alors une grande

¹ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, op. cit., p. 161-163. C. ZORGBIBE, *Histoire des relations internationales. Tome 1, du système de Bismarck au premier conflit mondial : 1871-1918*, Paris, Hachette, 1994, 336 p.

² A. MARTEAU, *Le chemin de fer du Saint-Gothard et son influence sur les intérêts français. Rapport adressé à M. le ministre des Affaires étrangères*, Paris, Imp. de E. Capiomont et V. Renault, 1884, 14 p.

³ Chambre de commerce de Chambéry, séance du 15 mars 1883.

⁴ AD, affaires consulaires 452, lettre du directeur du PLM au ministre des Affaires étrangères, 11 mai 1885.

⁵ G. DUC, *Les tarifs marchandises des chemins de fer suisses (1850-1913). Stratégie des compagnies ferroviaires, nécessités de l'économie nationale et évolution du rôle régulateur de l'Etat*, op. cit., p. 225.

partie des trafics nord-sud au détriment du Mont-Cenis et du Brenner. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Si l'on considère les trafics de marchandises qui parcourent l'ensemble de la ligne et qui sont donc susceptible d'emprunter le tunnel du Mont-Cenis, une baisse s'amorce avant même l'ouverture du tunnel du Gothard pour les diverses raisons évoquées précédemment (graphique 4). Puis, elle s'accroît à partir de 1882. Ainsi, entre 1880 et 1886, le nombre de tonnes de marchandises transportées de Culoz à Modane, diminue de 15 %. Les recettes que retire le PLM de l'exploitation de ce chemin de fer diminuent quant à elles, de 20 % entre ces deux dates.

En ce qui concerne les voyageurs, la baisse des trafics est encore plus flagrante (graphique 2). Entre 1882 et 1886, le nombre de voyageurs qui parcourt l'ensemble de la ligne du Rhône au Mont-Cenis et qui sont donc susceptibles d'emprunter le tunnel, il diminue de 27 %. Les recettes pour l'ensemble des voyageurs connaissent quant à elles, une baisse de 28 % entre ces deux dates. Les chiffres réunis par L. Tissot montrent que cette diminution du trafic se fait au profit du tunnel du Gothard¹ (graphiques 5 a et b). Les tunnels du Brenner et du Mont-Cenis – qui est déjà lui-même distancé par le premier – perdent en attractivité avec l'ouverture du Gothard entre 1881 et 1886, période au cours de laquelle les gouvernements français et italiens sont liés par un traité de commerce. En décembre 1886, le gouvernement italien dénonce ce traité et en profite pour relever les droits de douane sur les produits français exportés en Italie. Les trafics des deux traversées décroissent dès la première année de mise en circulation du Gothard, et cette baisse s'accroît davantage encore en 1884. Entre 1881 et 1883, les trafics à travers le Mont-Cenis diminuent de 22 % dans le sens nord-sud (France-Italie) et de 17 % dans le sens Italie-France. Entre 1883 et 1886, les trafics s'effondrent de 63 % dans le sens France-Italie et de 40 % dans le sens inverse. Pour le Brenner, entre 1881 et 1883, la diminution est de 27 % dans le sens Autriche-Italie, et de 51 % dans le sens inverse. Entre 1883 et 1886, les trafics baissent de 10 % dans le sens Italie-Autriche, mais augmentent en revanche dans le sens inverse (8 %). Il est difficile d'expliquer les raisons exactes de ces variations. Il faudrait pour cela connaître la nature des biens transportés, l'origine et la destination du fret, ce qui permettrait de faire le lien avec l'essor industriel ou les trafics portuaires. Nous pouvons seulement mettre en évidence quelques phénomènes. Tout d'abord, il existe une forte dissymétrie pour le tunnel du Mont-Cenis entre

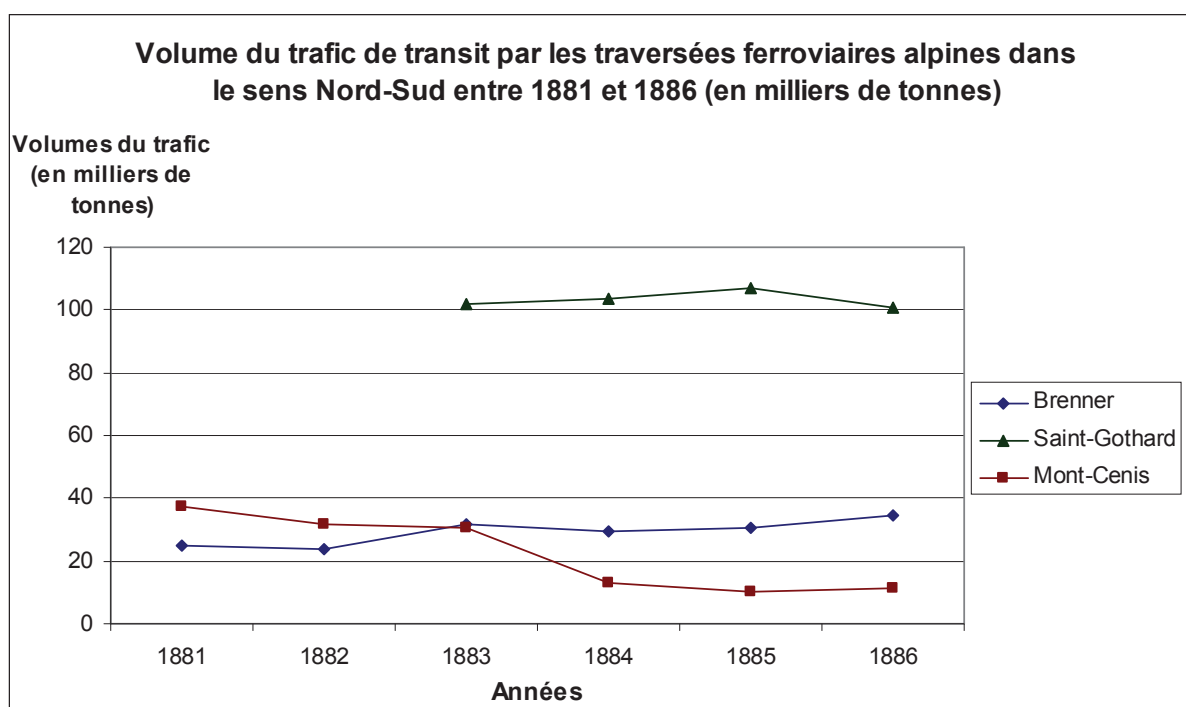
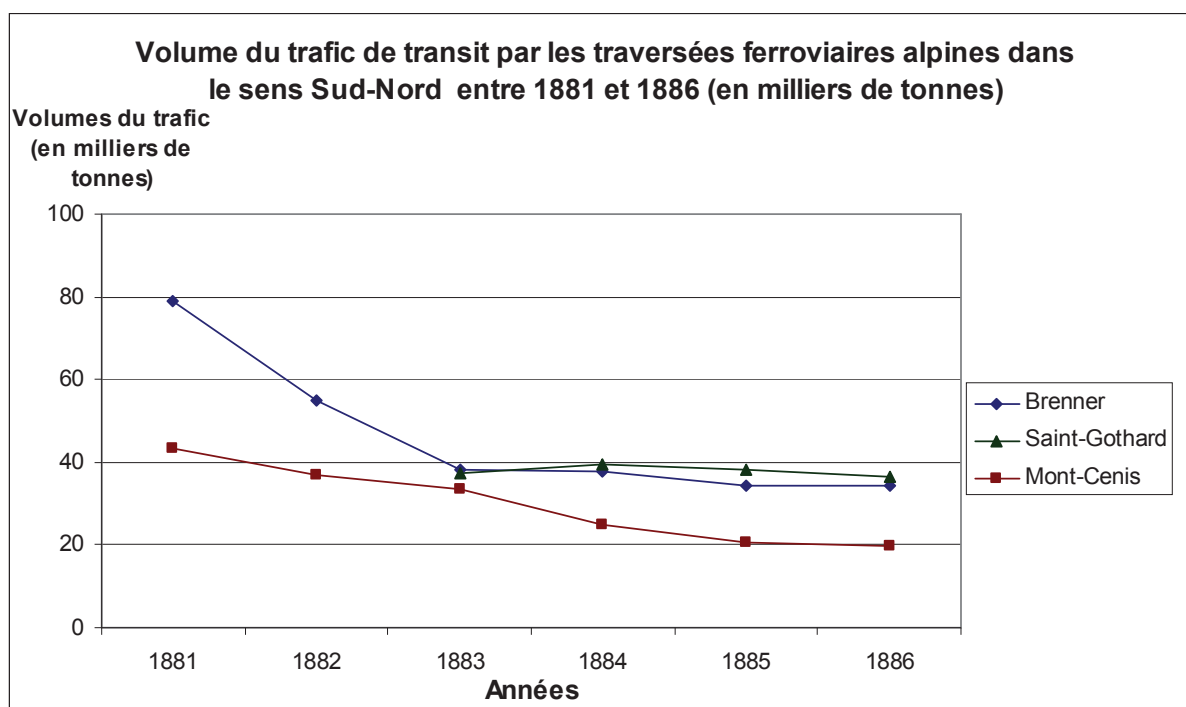
¹ L. TISSOT, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Économie et Société*, 1, 1992, p. 107. « Les chemins de fer suisses au XIXe siècle : état des lieux », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 19-33.

les trafics nord-sud et sud-nord. Les seconds restent malgré leur baisse, supérieurs aux premiers. Cela tient certainement aux importations de produits agricoles italiens en France, mais aussi aux trafics depuis la Méditerranée (Gênes, Brindisi) et les colonies qui remontent vers la France et l'Angleterre. Dans le sens inverse, l'Italie qui dispose désormais d'autres traversées ferroviaires alpines préfèrent s'éloigner de son voisin français avec qui les relations politiques et économiques se sont refroidies. La part du commerce italien avec la France passe de 43 à 38 % entre les périodes 1878-1881 et 1882-1889¹. Un deuxième phénomène peut être mis en évidence. La perte du trafic par le Mont-Cenis est récupérée en partie seulement par le Gothard. En effet, la perte enregistrée entre 1883 et 1884, (25 800 tonnes) n'est pas reportée en totalité sur la ligne du Gothard, puisque les trafics de cette dernière n'augmentent que de 3 600 tonnes dans le même temps. La baisse des trafics au Mont-Cenis est donc aussi imputable aux difficultés économiques – crise boursière – qui touchent l'Europe dans les années 1882-1884. Ce sont principalement les trafics italiens qui se détournent de cette traversée pour se tourner vers le Gothard et son allié allemand depuis 1882. En effet, Les trafics par le Gothard connaissent un développement important, principalement dans le sens Allemagne-Italie. H. Rüegg qui le premier a étudié ces trafics, et plus tard L. Tissot, expliquent ce phénomène par le fait que le Gothard en raison de sa position stratégique, réussit à capter un temps (1882-1887) le trafic de produits métallurgiques dont l'Italie a besoin car elle n'est pas encore en mesure de les fabriquer elle-même en grandes quantités. Ces produits proviennent de la Ruhr². L'Italie importe également depuis l'Allemagne le charbon qui lui manque pour faire fonctionner son industrie. En échange, elle lui vend des produits agricoles. Ces échanges sont favorisés par la politique bismarckienne, dont l'objectif est d'isoler la France économiquement et diplomatiquement. Enfin, ces chiffres permettent de déduire qu'avec de tels tonnages, ce n'est pas de l'industrie lourde qui transite par le Mont-Cenis, mais plutôt des produits agricoles et des petits produits manufacturés.

Le Gothard est donc la première traversée ferroviaire alpine en termes de trafics. 75 300 tonnes de plus qu'au Mont-Cenis y transitent en 1883, et 106 400 en 1886. Mais, son développement n'est pas non plus exponentiel. Ses trafics restent relativement stables durant les premières années.

¹ *Ibidem*, p. 93.

² H. RÜEGG, *Die Wirkungen der Gottardbahn*, Leipzig, 1891. L. TISSOT, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *op. cit.*, p. 95.



Graphiques 5 a et b. Evolutions du volume du trafic de transit par les traversées ferroviaires alpines dans les sens Sud-Nord et Nord-Sud entre 1881 et 1886 (en milliers de tonnes), d'après L. TISSOT, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Economie et Société*, 1, 1992, p. 107 (E. Cottet Dumoulin).

Le succès du tunnel du Mont-Cenis et du chemin de fer qui y mène, tant espéré par les hommes politiques sardes et savoyards, et par les financiers, est en fait relatif. L'ouvrage permet incontestablement d'attirer les trafics locaux, nationaux et internationaux de voyageurs et de marchandises, mais il ne suffit pas à faire de l'axe commercial à travers la Savoie, le premier à l'échelle des Alpes.

L'entreprise ferroviaire du Victor-Emmanuel étant inédite sur le sol savoyard, elle nécessite au début de l'exploitation un temps d'adaptation de la part des dirigeants et du personnel. La Compagnie Savoyarde a certes été dans les années 1840, la première société de chemin de fer installée sur le territoire, mais elle était très loin de relever d'un tel degré de complexité et de diversité en termes de métiers, de discipline, de réglementations et de normes à suivre. Les cadres qui sont imposés par la Compagnie Victor-Emmanuel reproduisent en très grande partie ceux adoptés à la même époque par les compagnies ferroviaires françaises. Le chemin de fer savoyard est en cela aussi une société plus française que sarde, et ce qui rend aisé le passage de la ligne de la Compagnie Victor-Emmanuel à celle du PLM.

Malgré des conditions d'exploitation parfois difficiles du fait des risques inhérents à l'activité ferroviaire, auxquels s'ajoutent ceux liés à la montagne, les compagnies Victor-Emmanuel puis du PLM, sont en mesure d'offrir une gamme de services étendue. Misant dans un premier temps sur l'intermodalité, puis sur la monomodalité dès que cela s'avère possible, elles placent le chemin de fer savoyard à la croisée de plusieurs voies ferrées européennes. Leur participation à des politiques commerciales transnationales pour le transport de voyageurs (tarifs, horaires) leur permet de prendre place parmi les grandes compagnies à vocation internationale. Le chemin de fer savoyard s'inscrit alors progressivement dans l'Europe ferroviaire qui tend à prendre forme.

L'ouverture du tunnel du Mont-Cenis ne fait que renforcer cette position. L'axe savoyard devient l'un des principaux axes commerciaux en Europe, profitant du fait que les autres franchissements alpins ne soient pas encore équipés du rail – hormis le Semmering et le Brenner –. Mais, cela ne dure qu'un court moment. Les limites au développement de cet itinéraire à travers la Savoie sont nombreuses et résultent d'abord des politiques tarifaires adoptées par la société exploitante. Le PLM tiraillé par des intérêts contradictoires, freine volontairement les trafics par le Mont-Cenis. De plus, les relations internationales (refroidissement des relations avec l'Italie et Triple alliance) ne favorisent pas le tunnel franco-italien. Un nouveau franchissement ferroviaire profite alors largement de cette situation et s'impose dans la seconde moitié des années 1880, comme le premier à l'échelle de l'Europe : le tunnel du Gothard qui unit désormais les nouveaux alliés.

La matérialisation du réseau ferré savoyard répond en partie aux enjeux projetés sur l'axe à portée internationale qui traverse la Savoie. La continuité modale est bien acquise en 1871 permettant ainsi une première connexion modernisée entre l'Europe du Nord et la Méditerranée. Cependant, la courbe des trafics n'évolue pas à la hauteur des attentes initiales et se trouve même affectée dix ans plus tard par la concurrence d'un nouveau champion alpin, le Gothard. Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, objet à la fois d'oppositions et de convergences aux échelles locale, nationale et internationale, constitue bien la pièce maîtresse de l'axe éponyme. Cependant, le temps compris entre la mise en exploitation du premier segment ferré entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne (1856) et l'achèvement du percement du tunnel invite la Compagnie Victor-Emmanuel à mettre en place des stratégies de combinaisons intermodales palliatives efficaces. De la même façon que le tunnel n'invente pas l'axe, le chemin de fer ne constitue qu'une modernisation aussi importante soit elle, de l'itinéraire de France en Italie par la Maurienne. Le chemin de fer est placé au cœur de cet itinéraire modernisé articulant à ces deux extrémités le bateau ou la route. La progression de cette expression de la modernité tant par-delà le Rhône que par la ligne de crête dessine la trajectoire d'une recherche d'une continuité ferroviaire absolue soit d'une monomodalité accomplie.

L'intermodalité se comprend ainsi comme une solution temporaire assistant la mise en place d'un système de transport dont la cohérence est plus que jamais internationale voire européenne. L'efficacité de ces combinaisons horaires et tarifaires constitue une première forme d'innovation qui permet d'attendre la réalisation du symbole du génie technique et scientifique, le tunnel. Son chantier (1857-1871) et sa mise en exploitation font converger les regards extérieurs. Les procédés techniques qui sont expérimentés à l'occasion du percement sont le fruit de recherches effectuées sur plusieurs décennies par des ingénieurs et des hommes de sciences de différentes nationalités. Ce sont toutefois trois sardes (puis italiens) qui retiennent surtout l'attention : S. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni. Seulement le retentissement de l'exploit est lui bien d'échelle européenne.

Les représentations véhiculées dans les guides et les récits de voyageurs et les illustrations à destination du grand public en témoignent. Cette percée toute fondatrice qu'elle puisse être ne doit cependant pas occulter les conditions de réalisation de ses accès. Les franchissements des divers obstacles physiques sont bien des moteurs de la recherche et de l'application dans le domaine ferroviaire. La Savoie devient autour de ses chemins de fer

une terre où des ingénieurs trouvent un terrain propice pour tester (Agudio), expérimenter (Fell) leurs inventions, et appliquer des innovations (entreprise Brassey). L'horizon final de cette ère d'effervescence scientifique est paradoxalement l'achèvement et la mise en exploitation de la percée ferroviaire. La mise en exploitation du tunnel renvoie le chemin de fer en Savoie à une réalité politique et diplomatique qui tranche avec l'euphorie scientifique antérieure. Un climat de concurrence et de rivalités accueille l'évènement dans un contexte de bouleversements géopolitiques qui invite à réinscrire notre objet d'étude dans son environnement géopolitique, social et économique.

Troisième partie

Adhésions et rejets :

le chemin de fer,

*une mesure des distances sociales et
politiques avec l'autre et le progrès*

Bien que les intérêts nationaux et internationaux pèsent majoritairement dans la mise en place du chemin de fer en Savoie, ce dernier ne peut être déconnecté du territoire qu'il parcourt. Au-delà de ses impacts sur le commerce international, ce chemin de fer a aussi des répercussions sur le territoire savoyard et sur la vie de ses populations, notamment du point de vue des opportunités professionnelles nouvelles qu'il propose et des représentations qu'il véhicule. Mais le chemin de fer peut-il offrir un outil de lecture, et au-delà de mesure, des relations entre les populations savoyardes et le contexte économique, social et politique dans lequel elles vivent ?

Il importe alors de s'intéresser au rapport qu'entretiennent ces populations savoyardes avec l'idée même de progrès. Le vécu de l'arrivée du chemin de fer dans les territoires pourrait constituer une entrée. Il s'agit à travers cette ambition de tenter d'appréhender les perceptions des évolutions, voire des bouleversements, imputés localement au chemin de fer. (chapitre 7)

Entre acceptation et rejet, le chemin de fer imprime également sa marque sur l'organisation territoriale, physique et économique de la Savoie. Avant sa construction, ce nouveau mode de transport était considéré par les élites savoyardes comme un gage de progrès économique et donc social, véhiculant ainsi le mythe d'un effet structurant. Mais qu'en est-il réellement ? Il apparaît nécessaire de construire une analyse critique de l'adéquation du réseau aux structures territoriales héritées ainsi que des formes d'adaptations que révèlent certaines dynamiques urbaines et productives dans l'environnement immédiat des gares. (chapitre 8)

Cependant ces trajectoires ne sauraient être enfermées dans une lecture par le seul fait ferroviaire. Un lien intrinsèque existe entre l'inauguration de l'effectivité de la continuité ferroviaire nouvelle et la recomposition des discontinuités géopolitiques. Chemin de fer et frontières doivent être intégrés dans un même raisonnement territorial. Les marques les plus importantes de leur imprégnation réciproque renvoient à l'appropriation par les administrations centrales de la nouvelle donne des réseaux. L'encadrement des emprises ferroviaires, plus encore que des services, propose une grille de lecture du contexte géopolitique qui marque la Savoie entre les années 1850 et les années 1880. Le processus de l'unification italienne, l'annexion de la Savoie à la France, puis l'isolement diplomatique de la France en Europe, impactent en effet directement ou indirectement ce chemin de fer. (chapitre 9).

Chapitre 7

Les Savoyards et leur chemin de fer

La Savoie est bel est bien devenue grâce au tunnel du Mont-Cenis, un des grands axes commerciaux en Europe, et ce, malgré la rude concurrence que lui livrent les autres traversées ferroviaires alpines. Le souhait de C. Cavour et des députés savoyards de voir son chemin de fer acquérir une dimension internationale s'est réalisé. Les trafics traversent désormais le territoire d'un bout à l'autre.

Mais, ce chemin de fer n'a-t-il une existence qu'aux échelles nationale et internationale ? Qu'en est-il finalement de sa portée à l'échelle de la Savoie ?

L'enjeu est ici de considérer le chemin de fer dans son ancrage local et de mettre en lumière les liens directs entre les populations savoyardes et leur nouveau moyen de transport. Dès les années 1840-1850, elles soutiennent de façon générale les projets qui visent à équiper leur territoire du rail. Cet engouement perdure jusque dans les années 1880, période où aboutit la mise en place d'un véritable réseau ferré. Cependant, leurs espoirs ne sont qu'en partie réalisés.

En effet, nous nous demanderons si ce chemin de fer est réellement fait pour ces populations locales. Les compagnies Victor-Emmanuel et PLM les considèrent-elles comme des utilisateurs potentiels ou négligent-elles cette clientèle ? Nous avons montré dans le chapitre précédent que des politiques commerciales particulières sont adoptées pour tenter de capter les trafics nationaux et internationaux de marchandises et de voyageurs, et il est donc important de savoir si la même démarche est faite à destination des Savoyards. Quelles utilisations font-ils au bout du compte du chemin de fer ? Le manque de sources sur la nature et l'importance numérique des trafics rend toutefois difficile une réponse bien arrêtée à cette question.

Nous nous interrogerons encore sur les perceptions qu'ont les Savoyards, et plus largement les contemporains, de ce nouveau mode de communication¹. Prendre le train s'avère pour certains une aventure palpitante faites de multiples découvertes, tandis que pour d'autres, l'expérience est synonyme de dangers physiques, voire même moraux. Tous les Savoyards ne réagissent donc pas de la même manière à l'arrivée du chemin de fer. S'il a été grandement souhaité, son ouverture suscite aussi la méfiance et le mécontentement. Le chemin de fer est en fait un élément perturbateur dans la vie de nombreuses personnes.

¹ R. BALSÒ, « Premières images du chemin de fer dans la société française de la monarchie de Juillet et du Second Empire », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 109-119. I. CARTER, *Railways and Culture in Britain: the epitome of modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001, 352 p. M. DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 2005, 413 p. W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, op. cit., 252 p.

1.- Un chemin de fer conçu aussi pour les populations locales ?

Les lignes construites en Savoie sont toutes pensées au départ dans une optique internationale. L'attention portée aux connexions transfrontalières avec la France, l'Italie et la Suisse illustre cette conception du chemin de fer savoyard. L'intérêt des populations locales, principaux soutiens à ce nouveau mode de transport, semblent donc à première vue secondaire. Pourtant, ces populations sont-elles aussi susceptibles d'utiliser le chemin de fer, et l'apport financier que pourrait représenter cette clientèle pour les compagnies ferroviaires n'est pas négligeable. C'est pourquoi, des mesures – somme toute mineures si nous les comparons à celles prises pour les trafics internationaux – visant à favoriser les flux de voyageurs et de marchandises à grande échelle, sont adoptées par le Victor-Emmanuel et le PLM. Ces mesures contribuent à familiariser les Savoyards avec ce nouvel outil.

1.1.- Une adhésion générale au chemin de fer

Durant toute la période des années 1840 aux années 1880, aucune véritable contestation ne se fait entendre de la part des Savoyards, quant à l'arrivée du chemin de fer sur le territoire. En effet, dès les premiers temps, ils portent les projets aux côtés des hommes politiques et des financiers, ou sont eux-mêmes à l'origine d'initiatives ferroviaires. Cet engouement pour le chemin de fer, et donc pour la modernité, ne fait d'ailleurs que se renforcer au cours des décennies.

1.1.1.- L'enthousiasme des débuts

Parler de l'adhésion de toute la population savoyarde au chemin de fer est bien évidemment exagéré dans la mesure où sa capacité à donner son avis sur le sujet reste plus que limitée. Les personnes qui prennent part aux débats sont peu nombreuses à l'échelle du territoire savoyard. Ce sont tout d'abord les hommes politiques qui défendent les intérêts de la

Savoie devant le Parlement, mais aussi les élus locaux qui tentent d'infléchir le pouvoir pour obtenir le passage du chemin de fer dans leur commune, ou encore les commerçants attirés par la perspective de nouveaux clients. La majeure partie des Savoyards adhère au rail non par idéal ou intérêts personnels, mais parce que le gouvernement et les financiers mettent les populations devant le fait accompli. Il ne faut pas oublier aussi que seuls les habitants des plaines et des vallées sont concernés directement par la perspective de l'arrivée du chemin de fer. Ce dernier n'est donc pas une priorité pour tout le monde, loin de là. Néanmoins, aucun acte de contestation contre l'introduction du chemin de fer en Savoie n'est relevé dans les sources.

Le degré d'enthousiasme de l'opinion publique est donc difficile à quantifier. Un des rares instruments de mesure possible réside dans l'étude de la presse locale. Que les journaux soient favorables ou opposés au pouvoir en place, de droite ou de gauche, monarchistes ou républicains, cléricaux ou anticléricaux, Savoyards ou Haut-Savoyards, ils sont tous de fervents partisans du chemin de fer. Cela n'empêche cependant pas qu'ils puissent critiquer, parfois très violemment d'ailleurs, la façon dont les gouvernements procèdent pour faire approuver les projets, qu'ils s'insurgent contre les compagnies ferroviaires ou contre les mauvaises constructions et la façon dont sont exploitées les lignes. L'engouement de ces journaux pour le rail – et celui de la population par la même occasion – est perceptible à travers les récits qu'ils font de l'annonce de l'arrivée prochaine du chemin de fer en Savoie. Ainsi, dès le vote par la Chambre des députés de la loi autorisant la construction d'un chemin de fer d'Aix-les-Bains à Modane avec embranchements vers la frontière française par Saint-Genis-d'Aoste et en direction d'Annecy (14 mai 1853), des festivités se déroulent dans plusieurs endroits en Savoie, les 17 et 18 mai 1853. A Chambéry et Annecy des fêtes spontanées et « universelles » selon le *Courrier des Alpes*, sont organisées¹. A Chambéry, les festivités durent le samedi et le dimanche et sont couronnées par un bal champêtre au son de la fanfare du 8^e régiment en cantonnement dans la ville. Le conseil de la ville d'Annecy organise aussi de son côté des réjouissances. Tout un décor est conçu pour l'occasion sur la promenade au bord du lac, semble-t-il. Quatre colonnes surmontées de quatre écussons sur lesquels figurent les inscriptions « Italie », « France », « Savoie » et « Suisse », sont installées et rappellent les horizons du chemin de fer Victor-Emmanuel. Feux de joie et d'artifice complètent la scène². A Saint-Jean-de-Maurienne, ville sur le parcours du futur chemin de fer, la garde nationale défile, suivie du syndic et de ses conseillers jusqu'à la place Fodéré au cœur

¹ *Courrier des Alpes*, 19 mai 1853.

² *Le Nouveau patriote savoisien*, 19 mai 1853.

de la ville. Là, le drapeau national est hissé sur un arbre de la liberté. Des feux de parade et des illuminations clôturent la journée¹. Le chemin de fer est donc clairement associé ici à la grandeur de la monarchie sarde et à son libéralisme politique et économique. Ces festivités célèbrent l'arrivée de la modernité, mais aussi la prise en considération par le gouvernement des intérêts savoyards.

Une fois que les projets sont adoptés, l'impatience se fait alors sentir². L'enthousiasme des débuts cède vite le pas au scepticisme. La lenteur des travaux exaspère les populations qui craignent de s'être réjouies trop vite. Leur confiance dans le gouvernement de C. Cavour et dans la Compagnie Victor-Emmanuel est en fait limitée jusqu'à ce que le premier tronçon de chemin de fer soit enfin ouvert en 1856.

1.1.2.- L'émerveillement de toute une population devant la modernité

La première rencontre des Savoyards avec le chemin de fer a lieu lors de la course d'essai du 1^{er} octobre 1856. La majeure partie de la population découvre la locomotive à vapeur à cette occasion. Un convoi parcourt lentement, en 3 heures, les 71 kilomètres qui séparent Aix-les-Bains de Saint-Jean-de-Maurienne. L'intendant général de Savoie, Magenta, qui a pris place dans un des wagons, raconte dans une lettre à C. Cavour, la curiosité des populations locales qui accourent en bordure des rails au passage du train, surtout à Montmélian, à Saint-Pierre-d'Albigny, à Aiguebelle, à La Chambre et à Saint-Jean-de-Maurienne, gare terminus³. La curiosité et l'émerveillement des populations locales devant la technique se manifestent également lors de l'ouverture du chemin de fer Victor-Emmanuel, le 20 octobre de la même année. Ce jour-là, 948 voyageurs font l'aller-retour entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne. Le dimanche suivant, le 26 octobre, ce sont 1 200 Chambériens qui empruntent le chemin de fer à destination d'Aix-les-Bains ou de la Maurienne. Ceux qui ne peuvent monter à bord des trains, se massent aux alentours de la voie ferrée pour admirer les premiers convois⁴. Le chemin de fer est ainsi un objet de curiosité, de fascination, de divertissement, mais également de crainte. L'immense locomotive crachant son épaisse fumée est pour beaucoup angoissante⁵.

¹ ADS, 49 F 45, lettre du syndic de Saint-Jean-de-Maurienne aux habitants de la ville, fin mai 1853.

² *Courrier des Alpes, Le Nouveau patriote savoisien, Gazette de Savoie, L'Echo du Mont-Blanc*, 1853-1856.

³ ADS, 1 FS 2494, Lettre de Magenta, intendant général de Savoie au président du Conseil des ministres, 2 octobre 1856.

⁴ *Gazette de Savoie*, 21, 22, 29 octobre 1856.

⁵ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train, op. cit.*

Les ouvertures des lignes successives en Savoie dans les années 1860-1880, font aussi l'objet d'une attention toute particulière de la part des populations. Même si l'émerveillement du début a disparu, l'engouement pour l'arrivée de la modernité est toujours là. Les municipalités tiennent à participer aux festivités organisées par les compagnies ferroviaires. Ainsi, plusieurs communes situées sur la ligne d'Aix-les-Bains à Annecy votent des subventions en 1866 pour l'organisation de banquets et d'illuminations¹. Tous les habitants sont invités à participer aux réjouissances, même si ces événements sont davantage pour eux l'occasion de se réunir, de manger et de boire, que de fêter réellement l'arrivée de la voie ferrée.

Cet engouement pour le chemin de fer et la modernité qu'il symbolise, est également partagé par le clergé local, pilier de la société savoyarde. Le soutien qu'il apporte à l'introduction du rail sur le territoire n'est pas négligeable, et surtout, il est ancien. En effet, dès 1839, des membres de l'Eglise participent à la toute première expérience ferroviaire de la Compagnie Savoyarde. Parmi les actionnaires de cette société se trouvent l'abbé Bouvier, le curé de Lémenc et le chanoine Rendu de la Métropole de Chambéry. Dans les années qui suivent, le soutien de l'Eglise va même plus loin, puisque l'archevêque de Chambéry, Monseigneur Billiet, membre du Sénat depuis 1848, défend lui-même devant cette institution le 27 mai 1853, le projet de loi sur le chemin de fer. Sa construction est selon lui, la condition au développement économique de la Savoie et à l'intégration du territoire dans l'Etat sarde². Ses arguments sont donc identiques à ceux des autres représentants politiques de la Savoie. Cet ecclésiastique, fondateur de l'Académie royale de Savoie, s'intéresse aux sciences – et donc aux chemins de fer –, persuadé qu'elles ne peuvent aboutir qu'à Dieu et à la religion³.

L'Eglise de Savoie est également actrice des cérémonies organisées en l'honneur du chemin de fer. Ainsi, le 7 août 1854, la Compagnie Victor-Emmanuel tient à inaugurer les travaux de la ligne d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne en grandes pompes. Les membres du conseil d'administration embarquent alors au port du Bourget sur un bateau à vapeur, *Le Papin*, qui les amène au port de Puer à Aix-les-Bains, où l'archevêque de Chambéry, Monseigneur Billiet, monte à bord à son tour. Le bateau vient ensuite stationner en face des rochers situés sous la colline de Tresserve, où doivent démarrer les travaux de terrassement. L'épouse de C. Laffitte met elle-même le feu à la première mine tandis que l'archevêque est invité à bénir l'entreprise. Dans son allocution, le prélat « prie Dieu d'en

¹ ADHS, 4 S 91, lettre du préfet de la Savoie au ministère des Travaux publics, 1866.

² *Atti parlamentari dello Senato*, séance du 27 mai 1853.

³ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle, op. cit.*, p. 187.

protéger la continuation et l'entière exécution, de préserver de tout accident grave les ouvriers qui y travailleront, et spécialement aussi de préserver de tout accident grave les voyageurs qui profiteront de cette nouvelle route, quand elle sera achevée et pendant qu'elle subsistera ». Il fait également l'éloge des progrès de la science et du « prodige du génie de l'homme¹ ». La fête se poursuit ensuite par un banquet de 102 couverts au casino d'Aix-les-Bains². Cette cérémonie est très symbolique pour les Savoyards. Le journal, *Le Constitutionnel savoisien*, compare cette journée à celle de l'avènement du *Statuto*, la constitution sarde, le 4 mars 1848³. Alors que cette dernière a été « le signal de notre [de la Savoie] régénération politique et sociale », la journée de 1854 « sera celui de la régénération industrielle et commerciale⁴ ».

Le clergé prend également part aux festivités à l'occasion de l'inauguration des travaux du percement du tunnel du Mont-Cenis et du pont ferroviaire sur le Rhône. Le 31 août 1857, Monseigneur Vibert, l'évêque de Saint-Jean-de-Maurienne, donne sa bénédiction au chantier de Modane. Le lendemain, une deuxième cérémonie est organisée à la gare de Chambéry où arrive depuis Saint-Jean-de-Maurienne, le train transportant le roi Victor-Emmanuel et le prince Napoléon-Jérôme⁵. Tous les évêques de la province ecclésiastique de Savoie sont présents, à l'exception de celui d'Aoste, ainsi que tous les chanoines du chapitre métropolitain de Chambéry. L'archevêque de Gênes, Monseigneur Charvaz, Savoyard originaire de la Tarentaise, assiste également à l'évènement. L'archevêque de Chambéry, en habits liturgiques, bénit alors quatre locomotives amenées devant l'autel installé en tête des rails. Les cérémonies religieuses se poursuivent encore le lendemain. Le 2 septembre, Monseigneur Billiet est conduit en bateau d'Aix-les-Bains à Culoz avec le roi Victor-Emmanuel et le prince Napoléon-Jérôme, où il bénit la première pierre – prélevée sur le site du percement du tunnel du Mont-Cenis – du pont ferroviaire sur le Rhône⁶. En 1866, c'est au tour de l'évêque d'Annecy, Monseigneur Magnin, de bénir la voie ferrée arrivant à Annecy depuis d'Aix-les-Bains.

La participation de l'Eglise à ce type d'évènements n'est pas exceptionnelle. La bénédiction des rails ou des locomotives par les évêques est courante en France et commence très tôt. P. Droulers, qui a inventorié les participations du clergé aux solennités ferroviaires, date la première inauguration avec bénédiction, du 19 septembre 1841, lorsque l'évêque de

¹ Allocution reproduite dans la *Gazette de Savoie*, 19 septembre 1854.

² AN, F 14 8627, lettre du légat de France en Piémont, M. Guiche, au ministre des Affaires étrangères, 16 août 1854.

³ N. NADA, P. NOTARIO, *Il Piemonte sabaudo dal periodo napoleonico al Risorgimento*, op. cit., p. 289-295.

⁴ *Le Constitutionnel savoisien*, 10 août 1854.

⁵ Nous reviendrons sur les aspects politiques et diplomatiques de cette inauguration dans le dernier chapitre.

⁶ *Courrier des Alpes*, 3 septembre 1857.

Strasbourg se rend à Mulhouse pour inaugurer la ligne menant de Strasbourg en direction de Bâle¹. Ces cérémonies se multiplient dans les années suivantes. Des processions avec croix et bannières sont mises en marche depuis la cathédrale ou l'église jusqu'à la gare au son des cloches. Le vicaire-général Pie de Chartres bénit par exemple, la première pierre du viaduc de Maintenon, sur la ligne de l'Ouest, le 31 août 1845². Le même phénomène existe aussi en Piémont. L'évêque de Savigliano célèbre l'arrivée du chemin de fer de Turin en 1853. Ces participations témoignent de l'acceptation de la modernité par l'Eglise. Les paroles prononcées par les prélats dans ces circonstances sont toujours à peu près identiques. La merveille de la technique, le génie de l'homme qui lui vient de Dieu, l'union des peuples que le chemin de fer réalisera ou encore les bienfaits économiques qu'il apportera, sont des thèmes récurrents. En Savoie, s'ajoute à cela, l'idée d'une union du territoire, berceau des rois, à la capitale du royaume grâce au chemin de fer.

Pourtant, l'Eglise entretient une relation ambiguë avec la modernité et l'industrie. En effet, ces dernières sont aussi perçues comme dangereuses, tels des vecteurs d'immoralité et d'irrégion. Ces considérations expliquent le refus du pape Grégoire XVI en 1845-1846, d'introduire le chemin de fer dans ses Etats. Selon lui, ce nouveau moyen de transport pourrait favoriser les échanges d'idées séditieuses et les révoltes. Mais, les réticences papales sont de courte durée, puisque son successeur Pie IX publie le 7 novembre 1846, un véritable programme pour la construction d'un réseau ferré dans ses Etats³. La papauté prend vite la mesure des possibilités offertes par ce nouveau moyen de transport. L'Eglise compte d'ailleurs sur le chemin de fer pour satisfaire ses propres intérêts. Ainsi, le rail est vu comme le moyen de faciliter les déplacements religieux et plus particulièrement les pèlerinages, surtout celui de Rome dans un premier temps. A l'échelle locale, le chemin de fer est porteur du même espoir. En Savoie, le clergé espère donner une nouvelle dimension à ceux de Myans ou de l'Eglise de Saint-Ombre à Chambéry-le-Vieux. Cela fonctionne, puisque dès 1857, le premier connaît un succès important grâce au service du chemin de fer. Près de 4 000 personnes sont déposées dans la journée du 9 septembre, et ramenées le soir à Chambéry. En plus des trois trains quotidiens en direction de Saint-Jean-de-Maurienne, la Compagnie Victor-Emmanuel a mis en place quatre convois supplémentaires, deux le matin et deux le soir, à destination uniquement de Myans qui n'est pourtant pas équipé de station. L'arrêt se

¹ P. DROULERS, « Christianisme et innovation technologique. Les premiers chemins de fer », *Histoire, Economie, Société*, n°1, 1^{er} trimestre 1983, p. 120.

² *Ibidem*.

³ M. LAGREE, *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, Paris, Fayard, 2000, p. 223.

fait exceptionnellement en pleine voie¹. A l'échelle nationale française, le chemin de fer profite aussi aux grands événements religieux. Le pèlerinage de Lourdes connaît un grand succès à partir de 1873, tandis que celui de la Salette bénéficie d'un second souffle avec l'ouverture de la ligne Grenoble-Sisteron une année auparavant². L'Eglise entend donc bien elle-aussi s'approprier et utiliser le progrès.

De façon globale, les populations locales sont donc particulièrement enthousiastes lors de l'arrivée du chemin de fer en Savoie. Ce nouveau moyen de communication semble leur offrir de multiples possibilités. Mais, dans les faits, comment les Savoyards l'utilisent-ils ?

1.2.- Des conditions qui favorisent l'utilisation du chemin de fer ?

Dans la perspective de faire du chemin de fer savoyard, une ligne à caractère international, la priorité est donnée par la Compagnie Victor-Emmanuel aux trafics sur de longues distances. Pour autant, l'entreprise ne peut se limiter uniquement à ce type de mouvements. En effet, elle doit tenir compte du souhait du gouvernement sarde de faire du chemin de fer un outil de l'intégration du territoire savoyard au sein du royaume, et de son développement économique. Pour cela, les Savoyards doivent pouvoir eux-aussi l'utiliser. Mais, bien que longtemps espéré et attendu, ce nouveau mode de communication n'est pas pour autant adopté du jour au lendemain par les Savoyards.

1.2.1.- L'encouragement à l'exportation de produits locaux

Puisque aucun document statistique réalisé par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM sur les trafics n'est conservé, il faut recourir à d'autres indicateurs pour se faire une idée de l'utilisation qui est faite du chemin de fer pour le transport des produits locaux. Quelques indices nous sont donnés par le biais des politiques commerciales et tarifaires définies par les opérateurs de transport. Leur objectif est d'encourager le recours au chemin de fer pour le fret plutôt qu'au roulage.

Dès l'ouverture de la ligne entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne, la Compagnie Victor-Emmanuel s'intéresse à la clientèle locale et cherche à dynamiser les

¹ *Courrier des Alpes*, 10 septembre 1857.

² C. BOUNEAU, « L'organisation ferroviaire des pèlerinages de Lourdes », *Le chemin de fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest*, actes du Ier congrès d'histoire ferroviaire régionale, Bayonne 1987, p. 261-272. M. LAGREE, *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, op. cit., p. 232.

trafics de marchandises en partance de la Savoie en proposant des tarifs spéciaux. Quelques produits bien particuliers en profitent. Les fromages secs bénéficient de sérieux avantages par exemple. En 1857, le prix du transport de ces produits en petite vitesse, passe de 16 à 10 centimes par tonne et par kilomètre¹. Des tarifs spéciaux sont également accordés aux expéditeurs de céréales. Même si les produits agricoles représentent la majorité des marchandises concernée par ces tarifs préférentiels, puisque l'agriculture est tout simplement la première activité économique en Savoie, quelques rares produits transformés en tirent aussi avantage comme les fabricants de plâtres de Saint-Jean-de-Maurienne par exemple². Ces mesures visent expressément les producteurs savoyards. L'objectif pour la compagnie est donc d'encourager les exportations de produits locaux, tout en concurrençant les modes de transport traditionnel.

Toujours dans l'idée de s'assurer une clientèle locale, la Compagnie Victor-Emmanuel passe aussi des accords d'exclusivité avec des sociétés savoyardes, sur le modèle de ceux auparavant conclus par les sociétés de roulage. En 1857 par exemple, elle signe un contrat avec un négociant en bois d'Aix-les-Bains qui s'engage à lui remettre « à l'exclusion de tout autre mode de transport, la totalité de ces réceptions et expéditions en provenance ou à destination des différents points de la ligne ». En échange, la compagnie consent à un tarif préférentiel. Elle lui facture 10 centimes par tonne de marchandises et par kilomètre. Les chargements et les déchargements au point de rupture de charge de la ligne à Saint-Innocent, entre le chemin de fer et le bateau à vapeur sur le lac du Bourget, doivent être opérés par l'entrepreneur. S'il n'est pas en mesure de s'en occuper, ce service lui sera facturé 1 Franc par tonne. La Compagnie Victor-Emmanuel réussit à se défaire ainsi des tâches coûteuses en personnel. En contrepartie, elle met à la disposition du négociant un entrepôt à proximité des gares de Choudy (emplacement de la gare d'Aix-les-Bains) et de Chambéry pour qu'il puisse stocker son bois en attendant qu'il soit expédié³. Ces préférences exclusives sont aussi un moyen efficace pour le chemin de fer de concurrencer le roulage au niveau local, mais elles ne durent qu'un temps. En effet, l'annexion de la Savoie met un terme à cette pratique qui est interdite en France depuis 1857, car elle est jugée inégalitaire⁴.

D'autres indications sur la nature des marchandises expédiées sont fournies par les infrastructures ferroviaires elles-mêmes. Les quais à bestiaux installés dans plusieurs gares,

¹ *Courrier des Alpes*, 14 mars 1857.

² *Ibidem*.

³ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, contrat entre la Compagnie Victor-Emmanuel et M. Domenge, 4 octobre 1857.

⁴ F. CARON, « Cent ans d'évolution tarifaire dans les chemins de fer », *op.cit.*, p. 203.

dont Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, témoignent de l'utilisation du chemin de fer par les éleveurs locaux¹. Compte-tenu de la nature de l'élevage en Maurienne à cette époque, il est très probable que les animaux transportés soient principalement des bovins et des ovins.

L'existence d'embranchements particuliers reliant les établissements industriels aux voies ferrées principales apporte également quelques informations sur la nature des produits expédiés. Même si le nombre de ces embranchements privés en Savoie n'est absolument pas comparable avec celui sur le réseau du Nord – F. Caron dénombre 102 embranchements en 1869² –, il témoigne du dynamisme des entrepreneurs. Les premiers raccordements apparaissent sur le territoire dans les années 1870, soit une dizaine d'années plus tard qu'en France. La plupart des chemins de fer industriels mentionnés dans les sources sont construits en Maurienne près des centres d'extraction de minerais. Ainsi, en 1870, le four à chaux du Pas-du-Roc à Saint-Michel-de-Maurienne demande à la Compagnie PLM qu'un embranchement soit construit entre l'usine et la voie ferrée du Rhône au Mont-Cenis³. Nous ne savons pas si le projet est accepté, mais dans tous les cas, il est certain que l'établissement exporte ensuite sa chaux par le train⁴. A la fin des années 1870, un chemin de fer industriel est également construit entre les mines de Saint-Georges-des-Hurtières, appartenant à Schneider et Compagnie depuis 1875, à la voie ferrée principale⁵. Le fer extrait est ensuite exporté vers les hauts-fourneaux des usines du Creusot. A la même période, un embranchement particulier relie l'usine à plâtre Viglieno et Compagnie à la gare de la Chambre⁶. Nous pouvons citer un dernier exemple. En 1884, un chemin de fer industriel connecte les ateliers de constructions métalliques de Vitte et Rondet avec la gare de Chambéry. Cet embranchement est relié à une voie de garage et comporte une voie unique de 187 m de longueur⁷. Le PLM semble réticent tout d'abord à autoriser ces raccordements, avant d'accéder aux requêtes des entreprises locales. Il préfère finalement autoriser ces chemins de fer industriels plutôt que d'ouvrir de nouvelles stations. Cette politique n'est pas propre à la Compagnie PLM. Elle est commune à la compagnie des chemins de fer du Nord par exemple⁸.

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 43, lettre de l'ingénieur L. Ranco à C. Laffitte, 1854.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 582.

³ ADS, 52 S 8, lettre du directeur de la compagnie des mines et usines de Saint-Michel-de-Maurienne adressée au préfet de la Savoie, 1870.

⁴ *Ibidem*, 1871.

⁵ ADS, 52 S 14, lettre de l'ingénieur en chef du service du contrôle du PLM au préfet de la Savoie, 26 juillet 1882.

⁶ ADS 52 S 15, lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Savoie, 9 avril 1878.

⁷ ADS, 52 S 14, lettre du ministre des Travaux publics au préfet de la Savoie, 28 novembre 1884.

⁸ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 583.

S'il est impossible de quantifier les marchandises expédiées depuis le territoire savoyard durant la période faute de sources, un indice tend cependant à montrer que leurs trafics s'intensifient à partir de la fin des années 1870. En effet, la Compagnie PLM met au point plusieurs projets d'agrandissement des parties des gares destinées au service des marchandises comme à Chamousset en 1878, ou à La Chambre en 1880. D'autres petites gares voient leurs équipements pour le fret s'améliorer comme à Epierre où un pont à bascule est installé en 1879 pour la pesée des produits exportés¹. De nouveaux entrepôts de stockage sont également construits à la gare de Chambéry entre 1872 et 1876². En revanche, toutes les gares ou stations des lignes de la Savoie et de la Haute-Savoie ne sont pas ouvertes à la petite vitesse (transport de marchandises non périssables), car cela ralentirait la marche des trains, et surtout cela ne serait pas rentable pour les compagnies.

Il s'avère donc que le Victor-Emmanuel et le PLM ne focalisent pas toute leur attention sur le trafic de transit. Les compagnies encouragent aussi les exportations locales, que ce soient par des politiques tarifaires spécifiques ou par la mise en place d'infrastructures destinées à faciliter l'acheminement par le rail des productions savoyardes. Mais, les sources disponibles ne permettent pas d'en mesurer les répercussions exactes.

1.2.2.- Les politiques commerciales à destination des voyageurs locaux

La Compagnie Victor-Emmanuel s'intéresse aussi aux trafics locaux de voyageurs. Elle cherche à attirer la population savoyarde qui dans sa grande majorité n'a encore jamais pris le train. Elle doit donc la séduire et la convaincre que ce nouveau moyen de transport est fiable, sécurisant et pratique. Elle entend alors profiter du cadre pittoresque qu'offre le territoire pour promouvoir son chemin de fer. Une formule de voyage particulière est ainsi créée en 1857, qui combine billets de train depuis Chambéry ou Saint-Jean-de-Maurienne jusqu'à Aix-les-Bains, et promenade sur le lac du Bourget avec arrêt à l'abbaye de Hautecombe³. La compagnie introduit donc la pratique des « trains de plaisirs » à prix réduit. Les horaires sont fixes. Le départ de Chambéry a lieu deux fois par semaine au printemps et en été, à 13 h 00 avec un retour à 17 h 12. De Saint-Jean-de-Maurienne, un train part également deux fois par semaine à 5 h 10 et revient à 20 h 30⁴. Cette pratique a en fait été

¹ ADS, 52 S 4, lettres du ministre des Travaux publics au préfet de la Savoie, 1878-1881.

² Plans de la ville de Chambéry, conservés à la Bibliothèque municipale de Chambéry, 1872-1876.

³ AST, ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, lettre d'E. Barbier au ministre des Travaux publics, 26 juin 1857.

⁴ J. LOVIE, « Les débuts du chemin de fer Victor-Emmanuel, 1854-1858 », *Revue de Savoie*, avril 1957, p. 87.

lancée en Angleterre par plusieurs compagnies en 1844, puis inaugurée en France en 1847 par les compagnies du chemin de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre qui proposent des excursions au bord de la mer¹. Rappelons que l'un des administrateurs de ces deux dernières compagnies est C. Laffitte, le président de la Compagnie Victor-Emmanuel. Il n'est donc pas étonnant de retrouver cette formule en Savoie.

La Compagnie Victor-Emmanuel prend également pour modèle ce qui se fait en France à la même époque en proposant aux Savoyards, dès l'ouverture du chemin de fer, des billets aller-retour d'un point à un autre de la ligne. En 1861, elle étend son offre à la ville de Lyon². L'objectif est de faciliter les déplacements effectués en une seule journée. Les relations commerciales avec la métropole lyonnaise étant depuis longtemps primordiales pour l'économie savoyarde, les membres du conseil d'administration du chemin de fer voient dans ces voyages d'affaires une bonne opportunité de profits. Les horaires et la fréquence des trains rendent cela possible. Le nombre de trains en Savoie, tend d'ailleurs à augmenter entre 1857 et les années 1880. Lors de l'ouverture du chemin de fer, trois trains par jour parcourent la ligne d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne et trois dans le sens inverse. Ils mettent entre 3 h 30 et 3 h 50 pour faire le trajet, que ce soit à l'aller ou au retour. Tous sont des omnibus et desservent les onze stations et gares du parcours. Deux trains supplémentaires effectuent également le voyage entre Aix-les-Bains et Chambéry, l'un le matin et l'autre le soir, tandis que deux autres font de même en sens inverse³. Leurs horaires permettent aux habitants de faire facilement l'aller-retour dans la même journée entre les deux villes voisines. En 1860, un train par jour entre Culoz et Saint-Jean-de-Maurienne est ajouté dans chaque sens aux trois habituels⁴.

Le nombre journalier de trains de voyageurs n'évolue plus sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis jusqu'à la fin des années 1870. Puis à partir de 1879, ce sont six trains dans chaque sens qui effectuent le trajet entre Culoz et Modane quotidiennement⁵.

L'ouverture des chemins de fer en direction de Grenoble en 1864, et d'Annecy en 1866, étend l'offre de voyages pour les Savoyards. Trois trains par jour relient désormais

¹ M.-S. VERGEADE, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, n°1. Les transports, 1990, p. 126.

² *Courrier des Alpes*, 25 juillet 1861.

³ Horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel publiés dans le *Courrier des Alpes* à partir de 1856.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Courrier des Alpes*, Horaires des chemins de fer Victor-Emmanuel et PLM, 1857-1870. *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op. cit., 1879-1880, p. 11.

Chambéry à Grenoble en 2 h 50, et Chambéry à Annecy en 3 h, et trois font à chaque fois, le chemin dans le sens inverse¹.

Jusqu'en 1872, seuls des omnibus parcourent le territoire savoyard, ce qui est profitable aux populations locales. Cela tient en partie à la volonté des compagnies d'assurer la desserte du territoire, mais aussi à des considérations d'ordre technique. Les locomotives ont fréquemment besoin de ravitaillement en charbon et en eau, compte tenu du terrain difficile sur lequel elles sont amenées à opérer. Après cette date, des express, avec des locomotives plus puissantes qui nécessitent moins d'arrêts techniques, sont également instaurés en Savoie en complément des omnibus. Ils ne desservent plus que sept gares et stations entre Culoz et Modane, contre quatorze pour les omnibus. La durée du trajet d'un bout à l'autre de la ligne est alors de 4 h 03 contre 5 h 20 en omnibus.

A côtés de ces trains quotidiens, les compagnies mettent en place des convois supplémentaires lors d'évènements particuliers qui sont susceptibles d'attirer de nombreux passagers. Ainsi, en plus des trains pour la desserte du pèlerinage annuel de Myans que nous avons déjà évoqués, la Compagnie Victor-Emmanuel propose des services spéciaux lors de fêtes de village. Aiguebelle, le 28 juin 1857, voit arriver de nombreux visiteurs par un train spécial, comprenant des wagons de trois classes différentes, et circulant depuis Chambéry et s'arrêtant aux stations de la route de Grenoble, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny et Chamousset². Des facilités identiques sont offertes aux habitants de Chambéry qui veulent se rendre à la fête d'Aix-les-Bains le même mois. 2 600 personnes en profitent selon le *Courrier des Alpes*³. Des trains supplémentaires roulent également lors des grands bals organisés au casino d'Aix-les-Bains, tous les jeudis et dimanches, à partir du 14 juillet jusqu'au 15 septembre⁴. Les départs sont fixés à 19 h 30 de Chambéry et les retours à minuit depuis Aix-les-Bains. D'autres sont programmés à l'occasion des courses de chevaux qui se déroulent l'été à l'hippodrome de Marlioz à Aix-les-Bains⁵. En revanche, ces deux derniers évènements ne s'adressent pas à la même clientèle que les fêtes communales et il est très probable que les trains ne contiennent pas de wagons de troisième classe.

La Compagnie PLM poursuit la politique commerciale engagée par le Victor-Emmanuel. Elle crée par exemple un omnibus spécial depuis Chambéry pour le concours

¹ *Le Patriote savoisien*, 25 décembre 1869.

² *Gazette de Savoie*, 27 juin 1857.

³ *Courrier des Alpes*, 11 juin 1857.

⁴ *L'Impartial dauphinois*, 13 juillet 1861.

⁵ *Courrier des Alpes*, 1^{er} juillet 1884.

agricole d'Albertville le 23 septembre 1883¹. A en croire les journaux qui insistent à chaque fois sur la foule que tous ces événements attirent, ces trains supplémentaires sont l'assurance pour les compagnies de profits complémentaires importants. Cependant, ces événements sont contraignants puisqu'ils nécessitent des aménagements en ce qui concerne les horaires et le personnel. Du côté des Savoyards, pour beaucoup, ces événements particuliers sont l'unique occasion de prendre le train.

Il faut dire que les voyages en dehors de la Savoie ne sont pas vraiment facilités. En effet, les Savoyards ne peuvent acheter des billets pour des destinations extérieures à la ligne, telles Paris, Lyon, Turin ou Mâcon, que dans quelques gares du territoire seulement, à Chambéry, Aix-les-Bains et Chamousset. Les autres stations n'en délivrent pas². Les conditions ne sont donc pas optimales pour les trajets plus lointains.

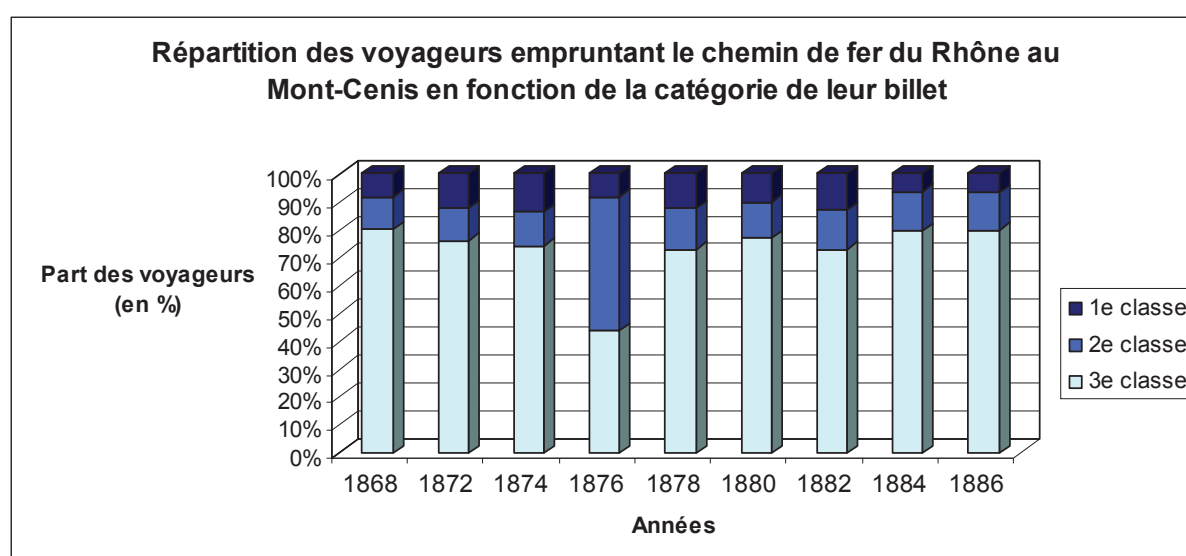
La Compagnie Victor-Emmanuel privilégie en fait pour sa clientèle savoyarde, les voyages sur une courte distance et en troisième classe. Ainsi, si l'on considère le tarif kilométrique pour l'année 1859 – mais cela se vérifie aussi pour les autres années –, il est plus élevé pour un parcours en première classe entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne que pour un parcours entre Paris et Turin³. Dans le premier cas, le tarif kilométrique est de 12,42 centimes contre 11,33 dans le second. Cela est également vrai pour un voyage en deuxième classe, puisqu'il coûte 9,35 centimes contre 9,15 centimes. En revanche, le tarif kilométrique est beaucoup plus avantageux sur le trajet Aix-les-Bains-Saint-Jean-de-Maurienne pour la troisième classe que pour un trajet de Paris à Turin. Il ne coûte que 6 2 centimes dans la première situation contre 8,15 centimes dans la seconde. La clientèle de troisième classe est celle que souhaite conquérir la compagnie. Il s'agit de la plus nombreuses dans la mesure où même les personnes aisées qui pourraient payer un billet de première ou deuxième classe préfèrent se contenter de la troisième pour un parcours réduit. C'est un constat que dresse le *Courrier des Alpes* en 1857 : « Le confort des wagons de première classe était peu prisé dans notre pays. Des gens fortunés se bornent aux secondes, quand ils ne se contentent pas des banquettes peu rembourrées de troisième classe. Il n'est pas rare de voir la robe de soie frôler la robe de cotonnade, le chapeau garni de dentelles faire pendant avec la large coiffe de toile rousse, le pantalon et l'habit noirs confondus avec le pantalon de tiretaine

¹ P. MESSIEZ, *Le Rail en Tarentaise*, op. cit., p. 48.

² Horaires des chemins de fer Victor-Emmanuel et du PLM, 1857-1870. *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op. cit.

³ D'après les tarifs indiqués dans les horaires des chemins de fer Victor-Emmanuel et du PLM, 1857-1870 et *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance*, op. cit.

et la blouse ¹». Ceci est loin d'être une spécificité savoyarde. Le même constat est fait à l'échelle de la France par exemple². Les populations aisées ne voient pas l'intérêt de payer plus cher un service identique. Ainsi, sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis, pour la période postérieure à 1868, – qui est la seule pour laquelle nous possédons des données statistiques – sur l'ensemble des voyageurs qui empruntent la ligne du Rhône au Mont-Cenis, la majorité occupe des places de troisième classe³ (graphique 6). Ainsi, ils sont 69,7 %, contre 17,5 % des voyageurs en première classe et 12,8 % en deuxième classe. La part des voyageurs de troisième classe tend à diminuer les années suivantes, mais reste majoritaire néanmoins. En 1886, elle est de 61,1 %, contre 19 % pour la part des voyageurs de première classe et de 19,9 % pour ceux de deuxième classe.



Graphique 6. Répartition des voyageurs empruntant le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis en fonction de la catégorie de leur billet entre 1868 et 1886 (l'année 1870 n'est pas renseignée dans la statistique officielle en raison de la guerre franco-prussienne), d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet Dumoulin).

L'usage que font les Savoyards du chemin de fer est donc difficile à définir avec précision. Toutefois, il semble évident qu'en dépit des mesures mises en place par les compagnies Victor-Emmanuel et PLM pour tenter d'encourager les trafics de marchandises locales, les producteurs et les entrepreneurs savoyards sont loin de recourir systématiquement au chemin de fer pour l'exportation de leurs marchandises. Il en va de même de son utilisation par les voyageurs. Il faut dire que pour la majorité des personnes, les voyages sont encore peu

¹ *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome premier, 1740-1883*, op. cit., p. 370.

³ *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, op. cit., 1869-1886.

ancrés dans les mentalités et les déplacements sont en fait évités autant que possible. Le train met donc du temps à investir le quotidien des Savoyards. Une période d'acclimatation est nécessaire au cours de laquelle le voyage en train prend des allures d'aventure et de découverte, et modifie les repères de personnes peu habituées au changement.

2.- Une nouvelle façon de voyager

Les récits de voyage, destinés à la publication ou non, font florès au XIX^e siècle et la plupart d'entre eux décrivent, à un moment ou à un autre, un trajet en train¹. Ce nouveau moyen de transport, qui incarne la modernité par excellence, exalte les usagers. Le voyage en chemin de fer ressemble souvent à une expédition puisque c'est l'inconnu qui règne lors des premiers déplacements. Il n'existe pas de récits de Savoyards sur leurs impressions de voyage, mais les articles de journaux locaux prouvent que les sensations ressenties par eux sont identiques à celles de tous les autres usagers.

Le chemin de fer contribue donc à modifier la façon de se déplacer, mais aussi la perception qu'ont les voyageurs du monde alentour². Les repères visuels qu'ils avaient auparavant sur les routes n'existent plus. L'œil doit s'adapter à de nouveaux horizons. Le rail est le vecteur de nouvelles sensations.

2.1.- Un voyage en train, une aventure

Les sensations éprouvées en train par les voyageurs ont fait l'objet de plusieurs études depuis l'ouvrage novateur de W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise : Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, paru en 1977, et traduit seulement en France en 1990, sous le titre *Histoire des voyages en train*³. Des sociologues, des littéraires, mais au final très peu d'historiens, se sont ainsi intéressés aux changements, parfois même aux bouleversements, qu'entraîne le chemin de fer dans la façon de se déplacer. Les récits de voyages, les articles de journaux, les œuvres littéraires, les gravures et les caricatures, fournissent pourtant autant de matériaux alimentant les réflexions sur ce sujet. Le

¹ T. MELDOLESI, *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, *op cit.*

² M. DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècles*, *op. cit.*

³ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, *op. cit.*

voyage en train y est souvent décrit à ses débuts, comme un véritable périple qui tranche complètement avec le traditionnel déplacement en diligence.

L'aventure commence à la gare. C'est à cet endroit qu'a lieu la première prise de contact entre la personne et le chemin de fer. La gare est une interface entre le lieu de vie et le chemin de fer. Cette première étape est souvent déroutante. S. Sauget dans son étude sur les gares parisiennes a montré toute la complexité et tous les enjeux de ces espaces¹. Il est bien sûr impensable d'appréhender de la même manière les gares savoyardes et les gares parisiennes, mais pourtant, de nombreux points communs demeurent. La gare est un lieu de passage et de brassage où des catégories sociales différentes sont mises en relation directement, surtout en Savoie où les salles d'attente sont la plupart du temps uniques pour les trois classes. Les voyageurs croisent également dans le hall et sur quais, les différents employés du chemin de fer, sans pouvoir toujours les identifier. En revanche, si dans certaines grandes gares, l'afflux massif de voyageurs, la masse de monde qui se rencontre à l'intérieur, peut impressionner, il n'en est rien en Savoie. Le nombre de trains par jour est trop peu élevé pour que beaucoup de voyageurs se retrouvent à attendre en même temps dans la gare. L'endroit n'est pourtant pas toujours très sécurisant pour les voyageurs, d'autant plus que les journaux locaux les mettent en garde contre les voleurs qui y sévissent². La peur que la compagnie perde les bagages enregistrés est également palpable chez les voyageurs.

Une fois les billets achetés et les bagages enregistrés, il reste aux voyageurs à patienter. La gare est en fait un lieu d'attente, même si les voyageurs doivent finalement patienter moins longtemps pour prendre leur train, qu'auparavant pour monter dans la diligence qui pouvait facilement avoir plusieurs heures de retard à cause des imprévus sur le parcours. En plus des salles d'attente, des buffets sont à la disposition des usagers pour passer le temps. En Savoie, seule la gare de Saint-Jean-de-Maurienne a un buffet jusqu'en 1862, puis il est transféré à la gare de Saint-Michel-de-Maurienne, puis encore à Modane, lors du prolongement de la ligne en 1871. Jusqu'à l'ouverture du pont sur le Rhône, un buffet est aussi proposé à bord des bateaux à vapeur qui font la liaison entre Saint-Innocent et Culoz. Le PLM en installe ensuite dans les gares qui assurent les correspondances entre plusieurs lignes, à Chambéry, à Aix-les-Bains et à Annecy. A partir des années 1880, dans ces dernières gares, les voyageurs peuvent aussi flâner aux kiosques qui vendent indicateurs des chemins de fer journaux et livres dont les titres sont contrôlés par la compagnie, par la police et le ministère³.

¹ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 301 p.

² *Courrier des Alpes*, 21 juillet 1868.

³ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., p. 248.

Les passagers sont ensuite invités à se rendre sur le quai et à attendre l'arrivée du train. Cette attente est souvent pénible l'hiver en Savoie, puisque pour plusieurs petites stations du Victor-Emmanuel, le quai n'est pas couvert. Puis, les employés autorisent les voyageurs à monter dans les compartiments qui leur sont assignés en fonction de la catégorie de leur billet, mais aussi selon s'ils fument ou non. Les femmes se déplaçant seules disposent également de voitures qui leur sont réservées. Les sources insistent sur l'importance de bien choisir sa place dans le compartiment, de préférence dans un angle pour pouvoir regarder vers l'extérieur¹.

Ces différentes étapes ressemblent à un « parcours du combattant » pour des personnes peu habituées à se déplacer, et surtout sur des distances aussi importantes. Jamais leur déplacement n'a été aussi codifié. Le premier voyage en chemin de fer prend des allures de rites initiatiques. Les personnes ne sont pourtant pas livrées à elles-mêmes. Le personnel du chemin de fer les encadre à chaque étape du voyage.

Au coup de sifflet du chef de gare, le convoi se met en branle. Les vrombissements de la locomotive remplacent dorénavant les pas des chevaux. La machine est d'ailleurs souvent comparée à un animal, à un cheval d'acier ou à un dragon hurlant et crachant son épaisse fumée noire². Des bruits nouveaux se font entendre comme les sifflets, le frottement des rails et les jets de vapeur. Les sentiments des passagers sont partagés entre la crainte et l'émerveillement devant la nouveauté. Les écrits sur les dangers des voyages en chemin de fer ne sont pas faits pour les rassurer. En effet, toute une pathologie ferroviaire apparaît à partir des années 1830³. Le chemin de fer est perçu par certains médecins comme néfaste pour la santé du fait des épreuves inhabituelles auxquelles il soumet le corps humain, comme les vibrations et la vitesse. Il perturberait également le rythme biologique, il provoquerait des troubles de la vue. Les bruits altéreraient l'ouïe. La peur de manquer son train pourrait provoquer des problèmes cardiaques. L'absence de commodités dans les voitures entraînerait des maladies. Le chemin de fer avec ses trépidations serait également dangereux pour les femmes enceintes. Les médecins s'inquiètent également des écarts de températures dans les tunnels, surtout dans celui du Mont-Cenis. En effet, ils imaginent que l'intérieur est une véritable fournaise. Le Français, F. Arago, s'empare de ce thème dans un discours à la Chambre des députés le 13 juin 1838, et s'inquiète des conséquences sur l'organisme⁴. Ce n'est pas une coïncidence si plusieurs ouvrages de vulgarisation scientifiques insistent sur les

¹ *Ibidem*.

² *Ibidem*, 8 octobre 1857.

³ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, op. cit., p. 119-131.

⁴ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1, 1740-1883, op. cit., p. 100.

températures normales qu'il y a finalement sous le tunnel du Mont-Cenis¹. Cette normalité apparaît d'ailleurs le plus souvent comme une surprise, compte-tenu des divers écrits que leurs auteurs ont pu lire auparavant à ce sujet. Toute une littérature médicale s'empare des dangers présentés par le chemin de fer, mais ces considérations disparaissent petit à petit avec le recul.

En revanche, elles sont plus tenaces auprès de l'opinion publique. Les chemins de fer sont notamment soupçonnés d'être le vecteur de maladies. Une caricature parue dans le journal satirique savoyard *L'arrosoir arrosant Chambéry* le 1^{er} juillet 1884, est de ce point de vue révélatrice (document 30). A la mi-juin, une épidémie de choléra se déclare à Toulon. Elle a été apportée par un bateau en provenance du Tonkin – et non pas d'Egypte comme le croit le dessinateur. L'épidémie gagne rapidement le sud de la France et entraîne de nombreux morts. La panique s'empare des Marseillais qui tentent de fuir par le train. Des mesures sanitaires sont alors prises. Les grandes gares placées sur la ligne Marseille-Paris sont désinfectées à l'aide des divers produits représentés sur le dessin, l'acide phénique – un antiseptique puissant –, l'alcool de menthe – beaucoup moins efficace –, et le chlorure de chaux – produit qui est depuis peu utilisé dans les hôpitaux comme désinfectant. D'autres produits sont aussi employés comme les sulfates de cuivre ou de zinc. Ils sont donc censés stopper l'épidémie de choléra comme le rappelle la caricature. Les marchandises et les bagages sont également désinfectés. Les voyageurs dans les gares parisiennes sont placés à la descente du train, trente minutes dans une atmosphère stérile obtenue par les vapeurs d'un mélange d'acide borique, de thymol et d'eau². La caricature savoyarde se moque en fait de la psychose qui naît alors autour de cette maladie dans les chemins de fer.

¹ L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, op. cit. M. HELENE, *Les galeries souterraines*, op. cit.

² S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., p. 79.



Document 30. « L'épidémie de choléra », *L'arrosoir arrosant Chambéry*, 1^{er} juillet 1884 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).

Enfin, la peur des accidents reste toujours prégnante. Elle est alimentée par les journaux qui évoquent le moindre incident survenu sur les lignes. La confiance dans la technique reste encore limitée. En réalité, il est vite démontré que les accidents sont moins fréquents en train qu'en diligence. D'après l'enquête française rendue en 1858, que nous avons déjà évoquée à plusieurs reprises, le nombre de morts dû aux accidents de chemin de fer s'élève à un mort pour 1 955 555 voyageurs et à un blessé pour 496 551, alors que pour les diligences des Messageries générales et impériales, les chiffres sont de un mort pour 355 463 passagers et un blessé pour 29 871 voyageurs¹.

Certaines de ces appréhensions s'évanouissent lorsque le passager constate que les conditions de voyage offertes par le chemin de fer sont plus confortables que celles de la

¹ F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome premier, 1740-1883, op. cit.*, p. 248.

diligence, même en troisième classe. A. Tissot par exemple, qui relate dans un ouvrage publié en 1865 son périple en train de Paris jusqu'en Piémont et en Lombardie, en passant par la Savoie, loue le confort offert par le train et compare le compartiment de première classe dans lequel il a pris place à « un appartement roulant¹ ». Il reste ensuite aux passagers installés à passer le temps, soit en dormant, en admirant le paysage ou en laissant son imagination vagabonder. Le train est propice aux rêves d'évasion et à la lecture. Beaucoup de témoignages s'accordent sur l'absence de contact entre les voyageurs d'une même voiture, à l'inverse de ce qui se produisait dans les diligences où la promiscuité et les sièges installés en U poussaient les passagers à engager la conversation. Le chemin de fer paraît mettre fin à une forme de sociabilité. Cette évolution semble chagriner une partie des usagers. En 1857, le *Courrier des Alpes* publie le récit d'un voyageur qui emprunte la ligne de Chambéry à Aix-les-Bains, et qui regrette cette situation : « Que de liaisons, que d'amitiés, que de romans, que d'intrigues, se sont noués dans le coupé d'une diligence. En wagon rien de tout cela² ! ». Le chemin de fer instaure en fait une certaine méfiance entre les passagers. La peur de l'atteinte aux biens et aux personnes est alimentée par les faits divers rapportés dans les journaux. L'un marque profondément l'opinion publique française. Le 6 décembre 1860, le président de la 4^e chambre de la Cour impériale de Paris est assassiné dans son compartiment de première classe entre Troyes et Paris. Le meurtrier, un certain Charles Jud, est recherché pendant plusieurs années et sa pensée terrorise les voyageurs. L'évènement a un grand retentissement en Savoie et tous les soubresauts de l'enquête sont commentés dans la presse locale, du 8 décembre 1860 jusqu'en octobre de l'année suivante³.

La méfiance à l'égard de ses compagnons de voyages apparaît, alors qu'elle était peu prégnante dans les diligences. Elle est renforcée par le système des compartiments dans les trains qui ne permettent pas aux passagers de communiquer de l'un à l'autre. Ces derniers se retrouvent isolés. En cas de danger, personne ne peut venir au secours d'une victime depuis l'extérieur. Le dessinateur français H. Daumier ne se prive pas de se moquer de cette peur du voisin dans une caricature parue dans *Le Charivari* le 3 septembre 1864 (document 31). Deux bourgeois installés dans un wagon de première classe que l'on reconnaît à la banquette rembourrée, se regardent du coin de l'œil prêts à dégainer leurs armes au moindre geste suspect.

¹ A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, op. cit., p. 59.

² *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

³ *Ibidem*, du 8 décembre 1860 au 18 octobre 1861.



Document 31. H. DAUMIER, « En chemin de fer. Seul moyen de faire avec sécurité un voyage d'agrément », *Le Charivari*, 3 septembre 1864 (dans J. ARMINGEAT, *Honoré Daumier, Les Transports en commun*, Paris, Editions Vilo, 1976, p. 41).

Le voyage en train est donc pour certain un agrément, une découverte, une distraction, tandis que pour d'autres c'est un désagrément. L'ennui est perceptible dans plusieurs témoignages¹. Certains regrettent les imprévus des voyages en diligence qui forçaient le convoi à s'arrêter et qui permettaient aux voyageurs d'explorer les environs en attendant de repartir. En train, les arrêts en gare sont chronométrés et ne permettent pas ces flâneries. Le chemin de fer signifie la perte d'une part de liberté. Les voyageurs sont soumis aux horaires stricts et aux multiples réglementations des compagnies. Les différentes récriminations témoignent aussi d'une idéalisation du passé.

La descente du train est, quoiqu'il en soit, attendue avec impatience, quand cela n'est pas avec soulagement. Mais, une dernière épreuve attend alors le voyageur. Après avoir récupéré ses bagages, il doit tenter d'éviter les sollicitations diverses des porteurs de bagages, des vendeurs à la sauvette, des employés d'hôtel et des conducteurs de voitures qui l'attendent à la sortie de la gare. Le voyage en train est donc une aventure à plus d'un titre pour des novices. Les regards portés par les voyageurs sur l'intérieur du train, oscillent donc entre crainte et excitation. Il en est de même de la manière dont ils perçoivent le monde extérieur depuis ce train.

¹ A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, op. cit. *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

2.2.- Une nouvelle vision du monde alentour

Le chemin de fer en mouvement donne à voir au voyageur installé devant la fenêtre de son compartiment un paysage particulier, différent de celui qu'il connaissait jusque-là¹. Comme chaque nouveau mode de transport, le train apporte avec lui un regard nouveau sur le cadre extérieur environnant. M. Desportes a utilisé l'expression « paysages de la technique » pour décrire ce phénomène, pour désigner les regards induits par les infrastructures de transport sur le cadre qui les entoure².

Les paysages de la technique ferroviaires sont en fait conditionnés par deux éléments, la vitesse et le champ visuel réduit. En effet, la vitesse entraîne un bouleversement important pour des gens habitués aux lents déplacements en diligence. Désormais, le paysage avance sans cesse devant la fenêtre du train et les objets s'enchaînent sans être réellement vus par le voyageur. C. Cavour décrit ainsi dans son journal intime ce qu'il ressent lors d'un trajet sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain en 1837 : « Le plaisir que m'a fait éprouver cette manière de voyager a augmenté. Placé sur l'impériale, je voyais fuir devant moi les objets qui m'environnaient. Rien ne peut rendre la sensation que l'on éprouve en passant sous les ponts qui traversent la route avec la rapidité de l'éclair. On dirait que la route elle-même est ébranlée³ ». Un témoignage datant des débuts du chemin de fer Victor-Emmanuel, évoque quant à lui des ombres chinoises qui défilent⁴. Les premiers voyages sont en effet déstabilisants. La perception du paysage est floue. Les images se superposent. C.-F. Mathis a même parlé de « véritable trauma du regard »⁵.

Cette déformation du paysage transparaît tout particulièrement dans les œuvres littéraires des années 1830⁶. Le meilleur exemple en est donné par Victor Hugo dans *Voyage en Belgique* publié en 1837. Il y décrit ses sensations lors d'un voyage entre Paris et Bruxelles et rapporte la transformation des différents éléments du paysage en tâches : « La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des tâches ou plutôt des raies rouges et blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures

¹ S. AUPHAN, « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, printemps-automne 2005, p. 19-42. F. BEGUIN, « Paysages vus du train, littérature et géographie », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 34-39.

² M. DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècles*, op. cit., p. 8. S. NAGELEISEN, *Paysages et déplacements. Eléments pour une géographie paysagiste*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2011, p. 70-73.

³ A. BOGGE (a cura di), *Camille Cavour. Diari (1833-1856)*, 20 août 1837.

⁴ *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

⁵ C.-F. MATHIS, « Chemins de fer et vision des paysages anglais », *Histoire, économie et société*, n°1, 2005, p. 124.

⁶ T. MELDOLESI, *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, op. cit.

jaunes, les luzernes sont de grandes chevelures vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon¹ ». Les récits de voyageurs anonymes laissent transparaître également cette idée, même si cela est de façon moins poétique. Le chemin de fer fait même parfois disparaître totalement le paysage. Les tunnels, qui ne manquent pas en Savoie, n'offrent sur plusieurs mètres voire sur plusieurs kilomètres, qu'une toile noire.

Après un premier temps de déstabilisation, de nouveaux repères se forment petit à petit. L'œil s'adapte aux images mouvantes. D'ailleurs, les descriptions des trajets en train concernant la Savoie dans les années 1860, ne font plus référence à ces troubles visuels. Les récits sont écrits par des urbains – des Parisiens dans la plupart des cas – qui ont l'habitude de ce mode de transport et dont l'œil est entraîné. Les premiers temps du chemin de fer en Savoie ne sont pas les premiers temps en chemin de fer de ces témoins.

Le champ visuel réduit est le deuxième élément qui détermine la perception du paysage. Depuis la fenêtre du train, « c'est une vision encadrée, délimitée et fragmentaire qui s'offre à l'œil du voyageur² ». L'espace n'est pas ouvert sur l'horizon. L'historien de l'art C. Chéroux, compare d'ailleurs ce qu'il appelle « la machine de vision ferroviaire » à la photographie, technique qui naît à peu près la même époque que le chemin de fer³. Les deux inventions créent un nouveau rapport aux lieux. Le voyageur, comme le photographe, saisit des images instantanées de l'extérieur. De plus, la profondeur du champ visuel est modifiée par la vitesse. Le premier plan est flou, le second plan demande un effort d'accommodation, le moyen plan est le plus facile à appréhender, tandis que l'arrière-plan ne bouge que très lentement⁴. Cette nouvelle forme de vision est désignée par les contemporains sous le terme de « panorama ». L'idée d'un panorama qui se déploie devant les yeux est récurrente dans les sources de l'époque, tel dans le récit de voyage d'A. Tissot que nous avons déjà évoqué⁵. Le panorama est un dispositif qui du reste est récent, puisqu'il a été inventé en 1787 par un Ecossais, Robert Barker. Initialement, il s'agit d'un tableau cylindrique gigantesque que le spectateur, placé au centre, peut admirer en se déplaçant. Comme dans un train, le regard de la personne est amené à bouger – même si cela se fait beaucoup plus lentement dans le cas du tableau. Et, de la même manière que le panorama au XIXe siècle, le paysage ferroviaire est

¹ Cité par M. DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècles*, op. cit., p. 142.

² C. CHEROUX, « Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle », *Etudes photographiques*, 1, novembre 1996, p. 75.

³ *Ibidem*, p. 73.

⁴ *Ibidem*, p. 75.

⁵ Entre autres : A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, op. cit., p. 9. A. GOUMAIN-CORNILLE, *La Savoie, le Mont-Cenis et l'Italie septentrionale : voyage descriptif, historique et scientifique*, op. cit., p. 47.

aussi un spectacle. A. Tissot compare ainsi son wagon à une stalle et à une loge¹. Le voyageur confortablement installé – s’il est en première classe bien sûr – contemple, s’émerveille, se ravie de ce qu’il regarde à l’extérieur. Mais finalement, la découverte de cet extérieur n’est que très superficielle. Le regard n’a le temps de se porter que sur quelques éléments seulement.

Les guides de voyage tentent alors de pallier à cette limite, en préparant le lecteur à ce qu’il va pouvoir voir, ou plutôt apercevoir, lors de son déplacement. En étant lus à l’avance, ces ouvrages doivent permettre au voyageur de découvrir l’essentiel du paysage malgré la vitesse. Mais du coup, ils influencent le regard du voyageur sur l’extérieur. La découverte n’est plus libre, mais orientée. Les auteurs opèrent une sélection d’éléments jugés les plus importants, mais aussi les plus faciles à voir du fait de la vitesse. Les guides tentent de recréer un point de vue stable². C’est pour cela qu’ils adoptent à la fois la position du voyageur que la locomotive emporte, mais aussi parfois, celle du piéton immobile à l’extérieur du train. Les dessins de paysage qui illustrent ces ouvrages, ne sont d’ailleurs jamais réalisés depuis le train, mais toujours depuis l’extérieur. Les guides induisent donc un regard biaisé sur le paysage.

C.-F. Mathis qui a travaillé sur le paysage anglais, a identifié trois catégories d’objets qui sont jugés dignes d’attention par les guides publiés en Angleterre dès les années 1830, par A. Freeling : la ligne de chemin de fer et ses différents aménagements et ouvrages d’art, les objets historiques visibles du train, et les paysages « naturels³ ». Ces trois catégories correspondent également aux éléments du paysage savoyard décrits principalement par les guides français des années 1860-1870.

Appartenant à la première catégorie, les ponts ferroviaires, et principalement celui sur le Rhône qui est souvent décrit comme « un ouvrage remarquable⁴ », sont mentionnés dans ces guides sur la Savoie. Mais, pour faire leur description, les auteurs ne se placent pas du point de vue du voyageur, puisque ce dernier ne peut pas en réalité voir les ouvrages d’où il se trouve. Ils se positionnent du point de vue d’une personne située à l’extérieur du train. Le tunnel du Mont-Cenis est bien sûr, l’ouvrage d’art qui attire toutes les attentions. L’alpiniste anglais E. Whymper qui écrit pour les guides Joanne, donne ses impressions sur la traversée : « On dirait que l’on avance sous une voûte entre deux murailles d’albâtre. Les lumières du

¹ A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, op. cit., p. 74.

² C.-F. MATHIS, « Chemins de fer et vision des paysages anglais », op. cit., p. 136.

³ *Ibidem*, p. 136-138.

⁴ M. LEGRAND, *Aix-les-Bains, Marlioz et leurs environs, nouveau guide médical et pittoresque*, Paris, Hachette, 1876, 4^e édition, p. 6.

tunnel illuminent d'un éclat doux et doré cette paroi translucide, et, pour cesser toute illusion, on est, malgré soi, porté à étendre le bras hors du train. La main est brusquement saisie par un courant d'air froid ; on ne croirait jamais qu'un couloir de vapeur nous entoure. [...] On passe au milieu de cette galerie vaporeuse sans en ressentir d'autres inconvénients ¹».

Comme dans les guides anglais identifiés par C.-F. Mathis, l'histoire des villes et villages traversés est aussi racontée par les guides sur la Savoie. Des anecdotes, plus ou moins réelles, ponctuent le récit. Les ouvrages mentionnent également rapidement les monuments historiques comme l'abbaye de Hautecombe, les ruines du fort de Montmélian ou encore le château de Miolans. Tous font l'objet d'une petite explication historique rapide. Les éléments physiques – montagnes, cours d'eau, cascades – sont enfin rapidement énumérés. Le guide Joanne du Dauphiné et de la Savoie, ou le *Guide officiel des chemins de fer de la Haute-Italie* se contentent de donner le nom des montagnes que le voyageur peut voir au loin². En revanche, certains donnent également des conseils pour mieux distinguer les éléments qu'ils décrivent. Ainsi, le docteur Legrand dans son guide à destination des curistes d'Aix-les-Bains, conseille à Châtillon – commune de Chindrieux entre Culoz et Aix-les-Bains – de se placer à la portière de droite du compartiment pour pouvoir admirer le lac du Bourget³.

Les guides insistent tout particulièrement sur les éléments que le voyageur qui vient depuis l'Ain, va découvrir en arrivant en Savoie. Ils s'extasient surtout sur le panorama offert par le lac du Bourget. Dans le *Journal des débats* par exemple, un auteur publie en octobre 1856, ses impressions lors de l'ouverture du chemin de fer Victor-Emmanuel : « Il y a un moment où le train a l'air de se précipiter à grande vitesse dans le lac, et, en terme d'école de natation, d'y donner une tête. C'est un effet des plus originaux. [...] Le lac du Bourget s'offre à la vue sous un aspect vraiment merveilleux ⁴». Les témoignages mettent tous en avant la beauté du paysage savoyard.

Afin de mesurer les différences de perception induites par le chemin de fer par rapport au transport traditionnel par route, il est intéressant de comparer la description des paysages que font les guides aux voyageurs empruntant le train, de celle que faisaient les guides aux passagers des diligences quelques années plutôt. Ainsi, en 1844, paraît *Le manuel du voyageur en Suisse*, qui est en fait une traduction d'un guide de voyage anglais, *Murray's Handbook*, qui propose des itinéraires sur le continent. Ce manuel renseigne sur des parcours

¹ E. WHYMPER, *Escalades dans les Alpes de 1860 à 1869*, op. cit., p. 73.

² *Guide officiel des chemins de fer de la Haute-Italie*, op. cit. A. JOANNE, *Collection des guides Joanne. Guides diamant. Dauphiné et Savoie*, op. cit. A. JOANNE, P. JOANNE, *Itinéraire général de la France : Jura et Alpes françaises, Lyonnais, Dauphiné, Savoie*, Paris, Hachette, 1882, vol 2.

³ M. LEGRAND, *Aix-les-Bains, Marlioz et leurs environs, nouveau guide médical et pittoresque*, op. cit., p. 6.

⁴ *Journal des débats*, 27 octobre 1856.

en diligence entre plusieurs points de la Savoie¹. Les deux types de guide – en chemin de fer et en diligence – ont tout d’abord des points communs. Ils choisissent de mettre en avant plusieurs mêmes éléments, mais les descriptions à destination des voyageurs en diligence offrent beaucoup plus de détails. Là, où le guide en chemin de fer se contente d’indiquer le nom de la montagne, celui en diligence la décrit assez précisément, en donnant sa forme, son altitude, sa localisation précise par rapport aux cours d’eau et aux routes. Si le Mont-Granier est juste mentionné au passage dans les guides ferroviaires, *Le manuel du voyageur en Suisse* lui consacre un long développement : « La montagne que le voyageur aperçoit à droite est le Mont-Granier, haut de 5,700 pieds ; le côté qui fait face à Chambéry présente un escarpement perpendiculaire, produit par la chute d’une masse considérable de la montagne en 1248. [...] Le Mont-Granier est situé à l’angle de la vallée de Chambéry et de celle du Grésivaudan, traversée par l’Isère et qui conduit à Grenoble² ». Le guide routier s’attarde aussi sur les villages traversés, sur les routes secondaires que le chemin principal croise. Il insiste sur des détails que le train ne permet plus de voir du fait de la vitesse. La notion de distance n’est également plus la même. Celle entre le paysage et le spectateur est plus grande en train qu’en diligence. Le guide de voyage en chemin de fer impose désormais au passager de porter son regard au loin, puisque les éléments au premier plan ne sont plus visibles, contrairement à la diligence qui permet de contempler tous les niveaux d’un paysage.

Les guides de voyage, quel que soit le public auquel ils s’adressent, influencent donc le regard du voyageur, mais ils ne sont pas les seuls. D’autres acteurs peuvent avoir la même démarche. En Savoie, la compagnie du chemin de fer Fell choisit aussi d’une certaine manière le paysage qu’il donne à voir à ses usagers. En effet, elle décide d’installer les fenêtres des voitures en hauteur, de façon à ce que l’œil du passager ne soit pas attiré par les précipices, mais plutôt par les montagnes. A en croire le témoignage de L. Figuiet, c’est une réussite : « Le mélange de la mécanique avec les grands aspects des paysages alpestres, était fait pour influencer vivement l’imagination et le cœur d’un physicien qui sait goûter les beautés de la nature, et je n’oublierai jamais les sensations que j’éprouvai dans ces heures rapides où l’on voyait se dérouler, dans la verdure et sous le soleil de mai, les tableaux si variés de la montagne, pendant qu’une grinçante machine vous retenait suspendu au-dessus des plus

¹ J. MURRAY (éd.), *Manuel du voyageur en Suisse et dans les Alpes de la Savoie et du Piémont*, Paris, L. Maisson, 1844, 586 p.

² *Ibidem*, p. 526.

effroyables abîmes que l'œil humain puisse mesurer ¹». Le paysage peut donc aussi être créé pour le spectateur.

Enfin, un aspect du paysage mentionné dans les récits de voyage est propre à la Savoie : ses habitants. En effet, plusieurs auteurs décrivent la perception qu'ils ont des Savoyards depuis leur train, en termes peu élogieux qui plus est. Ainsi, A. Tissot, dresse le portrait des habitants de la Maurienne alors qu'il ne fait que traverser la province et que la vitesse du train ne permet pas de les voir clairement : ils sont « hâves, chétifs, rabougris, comme les arbustes qui croissent dans les fentes des rochers : les crétins, les goitreux et les scrofuleux y abondent. [...] Des femmes au teint jaune, maigres, la plupart goitreuses, tandis qu'à leurs pieds grouille toute une fourmilière d'enfants, entortillés plutôt que vêtus de haillons malpropres² ». *Le Nouveau guide en Italie*, publié en 1864 par N. Chaix, décrit les Savoyards d'une manière analogue : « dans la Maurienne, la route est triste et maussade. Si vous êtes quelque peu physiologiste, regardez de près les indigènes de ce pays. C'est là que se trouvent en grande quantité des crétins et des goîtres, des gros cous sans forme et des grosses têtes sans idées ; aussi laids à voir ceux-ci que ceux-là³ ». Ces passages montrent que la perception du paysage peut aussi être orientée par des éléments extérieurs, ici par des préjugés et des images préexistantes. Il faut dire que le crétinisme est à l'époque, l'objet de toutes les attentions des savants et des touristes⁴.

Le chemin de fer suscite donc chez le voyageur de nouvelles impressions, de nouvelles sensations, en même temps qu'il lui offre une nouvelle façon de se déplacer. Les repères qu'il avait jusque-là avec les modes de transport traditionnels sont perturbés. Le train introduit des codes, des rites qui sont plus ou moins appréciés et assimilés par le passager. Puis progressivement, l'émerveillement et la crainte laissent place à la routine. Le train devient un objet familier pour les usagers.

En revanche, le chemin de fer reste pendant longtemps un élément qui perturbe grandement la vie des populations qui ne l'utilisent pas, mais qui sont installées à côté.

¹ L. FIGUIER, *Les nouvelles conquêtes de la science*, op. cit., p. 5.

² A. TISSOT, *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, op. cit., p. 130-108.

³ *Nouveau guide en Italie*, Paris, N. Chaix, 1864, p. 88.

⁴ B. DEBARBIEUX, G. RUDAZ, *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIIIe-XXIe siècle*, Paris, éd. CNRS, p. 34-36.

3.- Le chemin de fer,

l'introduction d'un élément perturbateur dans la vie des Savoyards

Si d'une façon générale, l'arrivée du chemin de fer suscite l'enthousiasme au sein de la population, elle signifie aussi pour une minorité, une perte de repères sur leur propre territoire. En effet, ce nouveau mode de transport est aussi un élément perturbateur dans la vie des Savoyards. Comme beaucoup de nouveautés dans les campagnes à cette époque, il est l'objet de méfiance, de suspicion, d'autant qu'il est imposé depuis l'extérieur.

De plus, le chemin de fer apporte avec lui un nouveau mode de vie qui tranche par certains aspects avec la vie traditionnelle des populations savoyardes¹. Alors dans ces conditions, comment fait-il pour s'imposer ? Quelles répercussions le chemin de fer a-t-il sur le quotidien des Savoyards ?

3.1.- Les résistances au chemin de fer

Le chemin de fer est synonyme de nombreux désagréments pour les personnes qui vivent à proximité. En effet, sa construction, puis son fonctionnement, impliquent des contraintes, voire même de véritables bouleversements pour les riverains. Tradition et modernité ont parfois du mal à cohabiter en Savoie. La population est alors tentée de réagir face à cette intrusion dans sa vie qu'elle juge abusive, de façon légale le plus souvent, mais aussi de façon illégale parfois. En effet, quelques résistances illicites au chemin de fer apparaissent durant les premières années de l'exploitation.

3.1.1.- Gênes et désagréments

La construction de voies ferrées nécessite des travaux qui par leur durée et leur ampleur, gênent parfois considérablement les populations locales, d'autant plus que les compagnies Victor-Emmanuel et PLM semblent peu soucieuses de préserver le cadre de vie et de travail des riverains. En effet, elles ne s'occupent guère des dommages collatéraux qu'elles

¹ J. LOVIE, La vraie vie de tous les jours en Savoie romantique (1815-1860), Chambéry, J. Lovie, 1977, 224 p.

peuvent occasionner. De nombreuses atteintes aux propriétés privées sont ainsi relevées dans les sources durant la période des travaux. La majorité porte sur des terres agricoles. Le conseil communal de Brison s'insurge par exemple en 1857, contre « les ouvriers étrangers » attachés au chemin de fer qui sont « peu habitués à respecter la propriété d'autrui », et qui détruisent les vergers et les vignes. La commune souhaite engager deux gardes champêtres afin que cela ne puisse plus se reproduire¹. D'autres personnes se plaignent de leurs pâturages ou de leurs champs de maïs ravagés². Les conséquences de tels actes sont catastrophiques pour une population qui ne vit que du travail de la terre.

Les destructions touchent également des biens communautaires. A Vions sur la rive gauche du Rhône par exemple, le four banal est endommagé en 1857 par des éclats de mines pratiquées par les ouvriers du Victor-Emmanuel dans la montagne toute proche. Les quinze familles qui l'utilisaient s'en retrouvent privées du jour au lendemain³. En fait, le personnel des chantiers a souvent mauvaise réputation. Il est considéré comme brutal dans sa façon de faire et irrespectueux du travail des autres. Les habitants de Vivier vont même jusqu'à comparer les hommes qui travaillent dans sa commune, à des « Voraces⁴ » ce qui en Savoie a une connotation tout à fait particulière. En effet, le terme renvoie aux ouvriers savoyards qui en 1848, ont été renvoyés de Lyon dans un contexte de crise économique, et qui rentrant en Savoie, tentent un cours instant d'y installer une république⁵. L'épisode limité dans le temps et en intensité, a néanmoins marqué les esprits et a conduit à un amalgame chez certains habitants entre ouvriers, révolutionnaires et destructeurs.

Les gênes constatées sont aussi visuelles, ce qui est un phénomène nouveau. Certains élus locaux considèrent que le chemin de fer dévisagerait leur ville. La municipalité d'Annecy est très attentive à ce que cela n'arrive pas. L'un des tracés qui est envisagé pour la ligne entre Aix-les-Bains et Annecy dans les années 1850, doit passer par l'intérieur même de la ville. Selon les plans, il diviserait en deux la ville et priverait les habitants de leur accès direct au lac. De plus, selon le syndic, le chemin de fer obstruerait la vue depuis la promenade et « nuirait à la beauté du site qui fait en partie la fortune du pays⁶ ». La voie ferrée séparerait le lac et le jardin public qui a été créé récemment. Ce dernier perdrait alors tout son charme. Les rails couperaient encore en deux le Champs de Mars qui est la promenade la plus prisée des citadins et des visiteurs étrangers. La ville a tout simplement peur de perdre son principal

¹ ADS, 1 FS 2495, délibérations du conseil municipal de Brison, 1857.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*, délibérations du conseil municipal de Vions, 1857.

⁴ *Ibidem*, lettre du syndic de Vivier à l'intendant général de la Savoie, 1854.

⁵ Voir à ce sujet le chapitre 1.

⁶ ADHS, 10 FS 292, lettre du syndic d'Annecy à l'intendant général de la Savoie, 27 août 1858.

atout. Ce tracé n'est finalement pas celui adopté par la Compagnie PLM au moment de la construction du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy, au grand soulagement des habitants. Le chemin de fer n'est donc pas toujours perçu comme une plus-value pour les villes qui doivent en être équipées.

Les conséquences les plus graves pour les populations locales découlent des expropriations. L'établissement d'une ligne nécessite l'achat de terrains pour faire passer les voies, mais aussi pour construire les différents bâtiments et entreposer les divers matériaux et matériels. Ces terrains sont la plupart du temps déjà occupés et cela suppose de recourir à des expropriations. Puisque les compagnies Victor-Emmanuel et PLM sont déclarées d'utilité publiques, elles peuvent procéder à des expropriations pour cause d'utilité publique, conformément aux lettres-patentes sardes du 6 avril 1839, puis des lois françaises des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841. Lorsque la procédure est lancée, l'intendant de la Savoie, puis le préfet, adresse un avis à chaque commune concernée, auquel sont joints les plans parcellaires des terrains dont l'occupation est nécessaire. Les communes en informent ensuite les différents propriétaires, directement, puis par voie d'affichage. Les propriétaires concernés ont alors la possibilité d'adresser des réclamations aux syndics puis aux maires, qui les retournent ensuite à l'intendance, puis à la préfecture. Pour les riverains, ces expropriations signifient la perte de leurs terres et de leurs logements. En échange, ils touchent des indemnités fixées en fonction de la commune, de l'endroit exact de la propriété, de la nature du terrain et de son utilisation antérieure. Ainsi, une terre agricole exploitée vaut davantage qu'une terre inoccupée. Les bouleversements sont donc considérables pour les personnes touchées par ces mesures.

Les désagréments ne s'arrêtent pas là pour beaucoup de Savoyards. Une fois le chemin de fer construit, de nouveaux inconvénients apparaissent. Les champs se retrouvent parfois coupés en deux par la voie ferrée, ce qui oblige les paysans à faire de longs détours pour pouvoir y accéder. Les routes abîmées durant les travaux ne sont pas remises en état. La société Fell est dans ce domaine une experte. La route du Mont-Cenis est difficilement praticable à plusieurs endroits entre 1868 et 1871, du fait des tranchées que la société a dû réaliser pour installer son chemin de fer. Les riverains se plaignent également des nuisances sonores. Le bruit des trains épouvante les chevaux surtout dans les vallées étroites où le son est répercuté par l'écho des montagnes¹. La fumée dégagée dérange, tout comme les

¹ AST, ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 43, lettre de Jean-François Clert, conseiller à la cour d'appel de Chambéry, au ministre des Travaux publics, non datée.

escarbilles projetées par les locomotives. Certains maugréent contre les secousses provoquées par le passage des convois qui ébranlent les habitations¹.

Les désagréments occasionnés par l'arrivée du rail en Savoie sont donc nombreux et ont dans certains cas des conséquences importantes sur le cadre de vie des populations locales. Ils expliquent l'existence de résistances et d'oppositions aux compagnies ferroviaires.

3.1.2.- Les actes d'opposition

D'une manière générale, l'innovation est source de conflits. Elle « est un processus de destruction créatrice », elle perturbe l'ordre établi². Il n'est donc pas étonnant que les débuts de l'exploitation du chemin de fer en Savoie suscitent quelques résistances. Les riverains manifestent alors leur opposition aux mesures prises par les compagnies ferroviaires de différentes manières. La plupart recourt à des adresses et à des pétitions envoyées soit au syndic puis au maire, qui les fait suivre ensuite en fonction de la recevabilité de la requête, soit à l'intendant ou au préfet, soit directement à la compagnie. Dans le premier cas, l'intendant ou le préfet joue le rôle de médiateur. Il tente de négocier une aide financière ou une réparation matérielle en faveur du plaignant, et lorsque cela ne fonctionne pas, il peut faire pression sur la compagnie. C'est la manière qu'emploie le préfet de la Savoie en 1877 auprès du PLM qui tarde un peu trop à régler les indemnités liées aux expropriations. Et, cela fonctionne³. Les retards de paiement sont très fréquents, et concernent davantage le PLM que le Victor-Emmanuel.

Les protestations des populations peuvent en fait être individuelles ou collectives. Elles portent sur les montants des indemnités plutôt que sur l'expropriation en elle-même. Très peu de personnes refusent de partir. Si certaines sont réticentes au départ, elles cessent vite de l'être après que la compagnie ait consenti à augmenter le montant de la somme qu'elle s'engage à verser en dédommagement. Les réclamations viennent parfois de municipalité telle celle de Vions qui demande à être indemnisée des terrains que la Compagnie Victor-Emmanuel occupe et des routes qu'elle a endommagées⁴. Des réparations matérielles sont parfois aussi exigées, principalement en cas d'atteintes à des chemins privés ou communaux. La compagnie ferroviaire est sommée de les remettre en état. Les représentants locaux

¹ *Ibidem*.

² C. BOUNEAU, Y. LUNG (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, Pessac, MSHA, 2006, p. 13.

³ ADS, 10 S 38, lettre du préfet de la Savoie à la Compagnie PLM, 10 juillet 1877.

⁴ ADS, 1 FS 2495, lettre du syndic de Vions à l'intendant de la Savoie, 1860, pas de date précise, mais avant l'annexion.

soutiennent fréquemment leurs administrés dans leurs quêtes de réparation dans un but électoraliste principalement.

Dans la majorité des cas, la recherche de conciliation est privilégiée. Les conflits entre les propriétaires et les compagnies ferroviaires se règlent à l'amiable. Des arrangements administratifs et financiers sont trouvés. Les compagnies cherchent, dans la mesure du possible, à éviter le recours à la justice, car celle-ci est très souvent mieux disposée envers les habitants qu'envers elles. Mais quelques fois, les différents finissent malgré tout par être portés devant les tribunaux. Les sources évoquent des habitants qui déposent plainte contre les sociétés de chemin de fer pour destruction de biens, dans le but d'obtenir des dommages et intérêts. En 1881, le Conseil d'Etat donne raison à vingt-cinq propriétaires de Modane contre la Compagnie PLM. Cette dernière a refusé de se soumettre à un arrêté pris par la préfecture de Savoie cinq ans plus tôt. Cet arrêté lui impose le versement de diverses indemnités pour des préjudices causés sur des propriétés appartenant à des habitants de Modane situées à proximité de la gare. Le PLM a formé un pourvoi auprès du Conseil d'Etat, mais ce dernier ne tranche pas en sa faveur et lui impose le paiement d'une indemnité totale de 40 620 Francs¹. Mais, l'instrument judiciaire n'est utilisé que par une minorité de personnes dans le règlement des conflits.

D'autres préfèrent user de moyens illégaux pour exprimer leur mécontentement. Les réactions des riverains peuvent ainsi parfois être violentes. Les sources sur ce sujet sont diverses. Elles peuvent provenir de journaux, de correspondances entre les compagnies de chemin de fer, les intendants, les préfets et les ministères des Travaux publics sarde et français, mais principalement des archives judiciaires. En effet, les affaires instruites par les tribunaux de judicature sage nous donnent de précieuses informations sur les délits commis contre les propriétés de la Compagnie Victor-Emmanuel. Dans chaque chef-lieu des huit provinces de la Savoie est installé depuis 1823, un tribunal de judicature sage composé de deux juges et d'un président. Il est chargé d'instruire les affaires civiles uniquement. Ceux de la province de la Maurienne et de la province de Savoie (Chambéry abrite le tribunal de cette dernière) relatent les forfaits commis sur le chemin de fer Victor-Emmanuel. Entre 1856 et 1859, 22 affaires font l'objet d'une instruction par celui de Savoie et 2 seulement par celui de Maurienne². Pourtant, si l'on se réfère aux autres sources évoquées précédemment, d'autres délits sont commis à cette époque en Maurienne. Ils ne donnent donc pas suite systématiquement à des poursuites judiciaires.

¹ ADS, 52 S 16, délibérations du Conseil d'Etat lors de la séance du 6 mai 1881.

² ADS, sous-série 7 FS.

Ces délits sont dans tous les cas de deux natures : des vols et des dégradations au préjudice de la Compagnie Victor-Emmanuel. Il arrive que du matériel appartenant à l'entreprise ferroviaire disparaisse, comme une barrique de graisse, 120 kilos de fil de fer à Brison, des outils à la gare de Chambéry, ou encore, une lanterne servant à éclairer le signal qui se trouve à l'entrée du tunnel ferroviaire de Pontamafrey en Maurienne. Les conséquences de ces actes sont assez limitées. Ils ne provoquent aucun accident. Cependant, dans le même temps, des faits plus dangereux se produisent aussi. Des pierres sont plusieurs fois jetées sur des trains en marche. Des voyageurs sont alors légèrement blessés et des vitres sont cassées. Des coups de fusil qui sont tirés sur les convois. En 1857, un train essuie un tir en longeant la commune de La Ravoire. Le tireur ne fait pas de blessés, mais brise deux fenêtres. Le chef de gare de Voglans se fait également tirer dessus alors qu'il se trouve au milieu de la voie. C'est le seul cas d'atteinte directe à une personne représentant le chemin de fer que nous ayons enregistré. Dans tous les autres cas, c'est le matériel qui est à chaque fois visé. Ainsi, des palissades, des longrines et des coussinets sont arrachés sur la voie du Victor-Emmanuel. Le rail central du chemin de fer Fell à Lanslebourg est lui-aussi démonté en juillet 1868¹. Des objets sont également placés volontairement sur les rails ou au milieu de la voie dans le but de faire dérailler les trains. Les pierres sont le plus souvent utilisées pour ces méfaits, mais cela peut aussi être des poutres, des morceaux de bois, des coussinets préalablement arrachés. Un marteau en fer est également retrouvé sur les rails à Cruet. Les objets ainsi déposés sont toujours enlevés à temps, avant qu'un train ne passe. Mais, les implications de tels comportements peuvent être très graves.

Toutes ces affaires de délits se terminent par des non-lieux. Les coupables ne sont jamais retrouvés ou ne sont jamais clairement identifiés. Les enquêtes ne donnent rien. Il n'y a pas non plus de dénonciation, ce qui témoigne d'une solidarité communautaire face aux désagréments causés par le chemin de fer. Les issus de ces affaires ont un grave inconvénient pour nous, puisqu'aucune explication n'est donnée sur les motivations des auteurs de ces forfaits. Malgré tout, il semble évident que ces actions, surtout les dégradations, ne sont pas gratuites. Elles témoignent d'un mécontentement à l'égard des compagnies ferroviaires, Victor-Emmanuel ou Fell. Les coupables sont des personnes qui probablement subissent les nuisances évoqués plus haut. Ces délits sont une façon de s'exprimer. Le recours à la justice n'est pas encore un réflexe chez ces personnes, qui trouvent dans l'illégalité une forme de compensation. Il semble également s'agir d'actions individuelles et non collectives. Elles ne

¹ ADS, 9 M II 7, lettre du sous-préfet de la Maurienne au préfet de la Savoie, 12 juillet 1868.

témoignent donc pas d'une résistance massive et organisée à l'arrivée du chemin de fer. Elles montrent surtout une opposition aux procédés utilisés par les compagnies ferroviaires pour installer leur chemin de fer sur le territoire savoyard. Ce n'est donc pas le mode de transport en lui-même qui est rejeté. Les populations ne sont pas fondamentalement opposées au chemin de fer, à condition qu'il ne perturbe pas leur cadre de vie.

Ces actions illégales ne sont pas spécifiques à la Savoie. Elles se produisent généralement au moment de l'ouverture d'une nouvelle ligne. En 1839 par exemple, lors de l'inauguration du Paris-Versailles, des jets de pierres, des dégradations de la voie et des coups de fusil sont enregistrés¹.

Ces actes délictueux disparaissent au bout de quelques années. Aucun n'est mentionné dans les sources après 1859. Leur disparition témoigne à la fois d'une acceptation du chemin de fer et de ses implications, et d'un recours plus fréquent à la justice. Dorénavant, les différends sont réglés par des compromis ou devant les tribunaux.

L'introduction d'une innovation technologique comme le chemin de fer ne se fait donc pas sans heurt. Elle apporte avec elle une quantité de gênes, de bouleversements qui expliquent parfois sa difficile acceptation et appropriation par les Savoyards. Elle remet en question des traditions, des valeurs et des acquis. Cette innovation peut donc être source de conflits. Mais, petit à petit, des compromis sont trouvés et conduisent à un nouveau rapport entre les populations locales et le chemin de fer. Ce dernier finit alors par transmettre de nouvelles valeurs et un nouveau mode de vie.

3.2.- Vitesse, espace et temps

Les implications du chemin de fer sur les individus sont loin de se cantonner uniquement à la manière de se déplacer. Ce nouveau mode de transport est en effet porteur de nouvelles normes et de nouvelles attitudes. Pour certaines personnes les évolutions rencontrées sont même très profondes, puisqu'elles concernent leur cadre de vie quotidien.

Le chemin de fer devient, selon une chronologie différente et à des degrés variés en fonction des territoires, le vecteur de nouveaux enjeux sociétaux. Mais, dans quelles mesures les Savoyards sont-ils eux-aussi touchés par ces évolutions ?

¹ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe-XXe siècles*, op. cit., p. 223.

3.2.1.- Perception de la vitesse et de l'espace

Le chemin de fer fait évoluer les perceptions qu'ont les individus du monde extérieur comme nous l'avons précédemment évoqué, mais ils modifient aussi celles qu'ils se font du temps et de l'espace. Grâce à la vitesse, le rail amène avec lui une vision redéfinie du temps écoulé et des distances parcourues lors des déplacements.

C. Studeny a montré que le besoin de vitesse est pourtant plus ancien. Il ne naît pas avec le chemin de fer. « Le XIX^e siècle voit la révolution de la vitesse, pas sa naissance¹ ». En effet, le goût pour la rapidité est né dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le cheval au trot préfigure en fait la locomotive. C'est d'ailleurs lui qui est utilisé comme force de traction par les premiers chemins de fer. Une continuité de ce point de vue-ci est établie entre les deux modes de transport. En revanche, le chemin de fer introduit bel et bien une nouveauté : sa vitesse très élevée pour l'époque et le gain de temps considérable qu'il en résulte. A kilomètre égal, les distances parcourues sur la route et sur la voie ferrée n'ont plus la même valeur.

Les contemporains s'étonnent d'ailleurs de la rapidité avec laquelle ils peuvent dorénavant se déplacer. Les métaphores sur la vitesse ne manquent pas dans les récits. Celle du journaliste A. Villemot, qui écrit des chroniques pour le *Figaro*, est représentative des impressions ressenties : « L'homme voyage aujourd'hui à la façon du boulet de canon : on prend le voyageur, on le charge dans un convoi, on met le feu à la locomotive ; on entend un sifflement, un bruit souterrain comme un tremblement de terre, et le voyageur est arrivé² ». Il s'étonne de la facilité avec laquelle les Parisiens peuvent désormais se déplacer à travers la France, et « entre deux repas, voir les Alpes et l'Arc de l'Etoile³ ». La comparaison de l'homme avec un chargement, avec un paquet, est commune à plusieurs auteurs de nationalités différentes. Elle se retrouve notamment chez l'auteur anglais J. Ruskin pour qui, le chemin de fer « transforme l'homme en un paquet vivant⁴ ». Le chemin de fer rend ainsi passif le voyageur.

Mais, c'est en fait le gain de temps, plus que la vitesse en elle-même, qui est recherché par les entreprises ferroviaires. En Savoie, si les compagnies Victor-Emmanuel et PLM s'efforcent sur la ligne principale de Culoz vers la Maurienne de réduire les temps de parcours, cela ne passe pas par une augmentation de la vitesse de circulation de leurs trains.

¹ *Ibidem*, p. 217.

² A. VILLEMOT, *La vie à Paris : chroniques du Figaro*, Paris, Hetzel, M. Levy frères, 1858, vol. 2, p. 34.

³ *Ibidem*, p. 35.

⁴ Cité par C. STUDENY, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècles*, op. cit., p. 214.

En effet, durant toute la période 1850-1880, la vitesse moyenne sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis reste la même, entre 20 et 60 km/ heure selon les passages. De toute façon, le matériel – rail et traction – ne permettrait pas une augmentation de la vitesse des convois. La réduction du temps de parcours passe en fait par la mise en place de la monomodalité avec la suppression des ruptures de charges¹.

Le gain de temps devient alors un argument publicitaire. Sur les indicateurs horaires, ce n'est pas le nombre de kilomètres parcouru par heure qui est avancé, puisque cela ne signifie rien pour les voyageurs, mais bien la durée du voyage. Le temps mis par le train entre les grandes villes desservies est indiqué². La distance-horaire a également plus de valeur que la distance-métrique. La diminution de la durée du parcours est donc un élément essentiel pour les compagnies Victor-Emmanuel et PLM qui espèrent de cette façon pouvoir faire face à la concurrence des autres chemins de fer et des autres traversées alpines.

Le rapport à la vitesse est pourtant ambigu au départ. L'accident de Meudon sur la ligne de Paris à Versailles à la suite d'une rupture d'essieu, le 8 mai 1842, choque considérablement l'opinion et pose pour la première fois la question de la vitesse excessive des trains³. Dix jours après les faits, le ministre des Travaux publics limite la vitesse à 36 km/heure sur les chemins de fer français. En 1843, le cahier des charges des compagnies françaises prévoit une vitesse entre 36 et 48 km/ heure, ce qui n'est rien en comparaison des chemins de fer anglais qui atteignent le record de 108 km/ heure en 1846⁴. Puis, la vitesse apparaît au contraire comme un moyen d'assurer la sécurité. Elle augmente progressivement. Le 30 juillet 1853, un arrêté en France limite la vitesse à 120 km/ heure, ce qui est largement supérieur à celle pratiquée dans la réalité⁵.

Mais, cette vitesse est inégale, entre les compagnies d'une part, car tous les terrains et tous les matériels utilisés ne permettent pas d'aller à la même allure, et entre les voyageurs d'autre part. En effet, une distinction s'opère entre la vitesse des express, réservée à l'élite économique, et la vitesse des omnibus. La vitesse est donc un avantage qui se paie. Cette différenciation est nouvelle. Jusqu'à l'apparition de la distinction entre omnibus et express, « le temps de la chronométrie différencie très faiblement les trajectoires des uns et des

¹ Voir à ce sujet le chapitre 6.

² Horaires des chemins de fer Victor-Emmanuel et PLM, 1857-1870. *L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau*, op. cit.

³ P. MERCIER, « L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842 », dans *Paris et Ile-de-France-Mémoires*, op. cit.

⁴ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe-XXe siècles*, op. cit., p. 223-229.

⁵ *Ibidem*, p. 236.

autres¹». L'inégalité existe aussi pour les transports de marchandises, puisque leur trafic se divise en petite et en grande vitesses. Il n'y a donc pas d'uniformisation du temps ferroviaire.

Quoiqu'il en soit, le rapport au temps n'est plus le même. La vitesse contribue à modifier les comportements et fait naître un nouvel individu, que le *Courrier des Alpes* – mais bien d'autres écrits aussi – surnomme « l'homme pressé²».

La vitesse, et surtout la diminution du temps de parcours, engendrent alors une nouvelle perception de l'espace. Elles entraînent sa contraction. Le chemin de fer détruit l'espace intermédiaire, c'est-à-dire l'espace de voyage qui était apprécié en diligence. Avec le train, seul le départ et l'arrivée comptent³. De ce fait, les deux points se resserrent. La vitesse modifie aussi la géographie d'un territoire en rapprochant d'un côté, les villes et les villages situés sur une même ligne de chemin de fer, et en éloignant de l'autre, ceux qui n'y sont pas.

Enfin, le train ouvre de nouveaux territoires qui jusque-là n'étaient que très peu accessibles aux Savoyards. L'espace parcouru tend à s'étendre et n'est plus seulement celui de la proximité. La vision du monde très tranché qu'ils avaient jusque-là, fondée sur une opposition entre espaces internes et espaces externes, tend progressivement à s'estomper⁴. Le nouveau mode de transport élargit l'horizon des populations ayant matériellement accès au chemin de fer.

3.2.2.- Le chemin de fer et le quotidien des Savoyards : l'apprentissage de l'heure

En dehors des changements pour les personnes qui voyagent, le chemin de fer entraîne aussi des évolutions dans le quotidien de la population toute entière, même si cela se fait à des rythmes et à des degrés d'intensité variables selon les localités.

La plus grande évolution concerne en fait le rapport à l'heure. En effet, le chemin de fer est un instrument de l'apprentissage de l'heure. Jusqu'à l'apparition de ce moyen de transport, le temps quotidien des Savoyard – comme de la majeure partie des populations rurales d'ailleurs – était rythmé par trois éléments, les saisons, le soleil et les cloches des églises. La plupart des personnes ne dispose pas d'instrument personnel de mesure du temps. Les montres et les horloges sont le privilège des catégories sociales aisées. Le chemin de fer modifie ce rapport au temps. Il pousse les gens vers une mesure précise du temps.

¹ J. OLLIVRO, « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, op. cit., p. 104.

² *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

³ W. SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, op. cit., p. 44.

⁴ J. OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 143.

Pour fonctionner, le chemin de fer a en fait besoin d'une mesure très précise du temps. Il ne peut se contenter de l'approximation à laquelle sont habituées les populations et les autres activités économiques. Ce souci d'exactitude découle en fait du besoin de respecter les horaires qui est un gage de régularité, de rentabilité, mais aussi de sécurité. En effet, il faut rappeler qu'en Savoie, jusque dans les années 1860, il n'y a pas de système de cantonnement. Les collisions ne peuvent être évitées que par le strict respect des horaires. Il est impératif de contingenter l'espace par le temps¹. Tout le personnel du chemin de fer équipé de son « régulateur » – de sa montre – est soumis à l'exactitude la plus précise qu'il soit. Une véritable « religion de l'heure² » naît alors avec le rail. Les horloges implantées sur les façades des gares et à l'intérieur, sont les témoins visibles de cet attachement à l'horaire. Elles sont d'ailleurs toujours choisies avec soin par les compagnies.

En Savoie, le respect des horaires par les compagnies ferroviaires semble plutôt satisfaisant. Quelques retards sont certes mentionnés dans les sources, parfois de plusieurs heures lors d'accident ou de chutes de neige dans le cas du Fell, mais d'une façon générale, ils sont assez rares. La rareté du phénomène fait que lorsqu'un train ne circule pas à l'heure, il fait l'objet d'un article dans un des journaux locaux. L'exactitude est une valeur primordiale aux yeux des compagnies.

Mais, la mesure de l'heure n'est en réalité pas si simple. En effet, l'heure légale du pays est l'heure locale de chaque grande ville, et cela pose problème lors des premiers temps du chemin de fer (années 1830). Les trains sont en effet amenés à circuler dans des gares où les heures locales ne sont pas les mêmes. Avec l'extension du réseau et l'augmentation de la vitesse des trains, la situation devient impossible. Suivant le modèle anglais, les compagnies françaises et sardes cherchent à uniformiser les pratiques horaires et règlent chaque ligne en fonction d'une seule localité : leur capital. L'heure de Paris et de Turin deviennent les heures légales³. Un centre horaire transmet régulièrement aux grandes gares cette heure légale par le télégraphe, puis par le téléphone. Les grandes gares la transmettent à leur tour à tous les points de la ligne⁴. A côté de cette heure légale, l'heure locale qui est celle de la vie quotidienne des populations, existe toujours.

¹ D.-S. LANDES, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987, p. 400.

² H. VINCENOT, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1977, 255 p.

³ L. BAILLAUD, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, automne 2006, p. 27.

⁴ S. SAUGET, « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes », in M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, op. cit., p. 286-287.

Le chemin de fer Victor-Emmanuel qui est connecté au réseau français, mais qui est sur le territoire sarde, se retrouve alors dans une position complexe. En effet, l'heure légale sarde n'est pas la même que celle de la France. Chaque pays a en fait son heure décalée de 4 minutes par degré à partir du méridien de Greenwich. L'heure sarde – puis italienne – devrait être décalée de 42 minutes par rapport à l'heure française, or, les horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel indiquent un décalage de 47 minutes. Cette différence s'explique par le fait que l'heure des chemins de fer français retarde volontairement de 5 minutes par rapport à l'heure légale pour éviter que les voyageurs ne soient en retard¹. Après l'annexion, le chemin de fer savoyard adopte l'heure légale de Paris. La frontière horaire n'est alors plus à Culoz, mais à Modane. A partir de cette dernière gare, c'est l'heure de Rome qui règle les horloges.

Malgré ces dispositions, le risque de ne pas être à l'heure existe toujours, d'autant plus que le voyageur doit accomplir plusieurs étapes avant de monter dans son train. Il doit notamment arriver en avance pour acheter son billet. Les guichets ferment en général cinq minutes avant le départ des trains. Il n'est pas toujours facile d'être ponctuel, surtout lorsque les personnes sont plutôt habituées aux horaires indicatifs des diligences qui sont annoncés par des affiches placardées sur les murs des auberges et des relais desservis. L'apprentissage de l'heure passe alors par les indicateurs des chemins de fer publiés par chaque compagnie, et en vente aux guichets et dans les kiosques des gares². Cet apprentissage passe aussi par les affiches indicatives dans les gares et par les journaux locaux qui font paraître en Savoie les horaires de départ et d'arrivée des trains³.

Le souci de ponctualité chez les compagnies ferroviaires fait finalement naître l'exigence de l'exactitude chez les usagers. En effet, si du temps des diligences, les voyageurs se résignaient au retard pris par le convoi, qui pouvait prendre de plusieurs heures à plusieurs journées, ils ne le tolèrent plus avec le chemin de fer. Dès qu'un retard se produit, les journaux locaux s'en emparent et le ministre des Travaux publics est prévenu par l'intendance de Savoie ou les préfetures.

Progressivement, l'apprentissage de l'heure légale du chemin de fer s'étend ensuite t en dehors de la gare. Il touche d'abord les personnes en contact d'une manière ou d'une autre avec le chemin de fer, puis s'étend dans les décennies suivantes au reste de la population. En effet, toutes les activités en lien avec le chemin de fer doivent très vite se plier à ses horaires, comme les services d'omnibus qui attendent les clients à la sortie de la gare, les commerces,

¹ L. BAILLAUD, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, op. cit., p. 29.

² ADS, 49 S 1, lettre de l'inspecteur principal de l'exploitation du PLM au préfet de la Savoie, 12 avril 1872.

³ *Courrier des Alpes. Le Patriote savoisien*.

les hôtels, les cafés et toutes les personnes qui utilisent ce moyen de transport pour importer ou exporter des produits. Puis, par répercussion, le souci de l'exactitude se diffuse doucement dans le reste de la société.

Enfin, le chemin de fer se met également à scander la vie des riverains. Auparavant, les populations se repéraient aux sonneries des cloches des églises, désormais, elles peuvent le faire avec le passage régulier des trains. Par le rythme qu'il impose, le chemin de fer prend donc de plus en plus de place dans la vie quotidienne des populations.

Si des changements apparaissent dans les modes de vie des Savoyards, que cela soit par la façon de se déplacer, par la découverte de nouvelles perceptions ou par l'apprentissage de l'heure, nous ne pouvons cependant pas parler de bouleversement total des modes de vie avec l'arrivée du chemin de fer. Tous les espaces du territoire savoyard ne sont pas touchés en même temps, ni de la même façon par les changements évoqués précédemment, et certains en restent même totalement exclus.

Dans les années 1880, les populations savoyardes sont donc elles aussi en mesure de profiter du réseau ferré parcourant leur territoire. Les compagnies ferroviaires, bien que préoccupées surtout par les trafics sur de longues distances puisque plus rémunérateurs, s'intéressent aussi aux clientèles locales. Les politiques commerciales et tarifaires élaborées par elles, tentent d'encourager l'emploi du chemin de fer pour les déplacements sur de courtes distances, et pour les expéditions de marchandises.

Cependant, les résultats restent mitigés. L'enthousiasme pour ce nouveau mode de transport est certes réel. Aux yeux des populations, il symbolise le passage de leur territoire dans la modernité et le progrès, et la prise en compte des intérêts locaux par le gouvernement central. Mais, le chemin de fer peine véritablement à se transformer en un objet utilisé par les Savoyards dans leur vie quotidienne. Il faut du temps pour que les populations l'appriivoisent. Les perceptions nouvelles qui naissent du chemin de fer déstabilisent les premiers voyageurs. Les repères traditionnels dans le temps et l'espace – espace interne au moyen de communication et espace qui l'entoure –, sont bouleversés. L'arrivée du train nécessite une période d'adaptation, d'autant plus qu'elle induit aussi des changements majeurs dans la vie des personnes qui n'utilisent pas le train, mais qui vivent à proximité. La modernité se heurte alors de plein fouet à la peur du changement.

En dépit de ses effets perturbateurs, le chemin de fer contribue aussi à élargir l'horizon de populations peu habituées à dépasser le cadre de leurs villages ou de leurs villes, et apporte des normes communes à tout le territoire national, à commencer par l'heure. En cela, il est certain que le chemin de fer est, pour une partie de la population savoyarde, un des éléments permettant le passage de leur « isolement » relatif à leur « entrée en communication », pour reprendre la formule de M. Agulhon¹. Il est alors nécessaire, d'en mesurer les effets sur l'organisation du territoire savoyard.

¹ M. AGULHON, « La société paysanne et la vie à la campagne », in M. AGULHON, G. DESERT, R. SPECKLIN, *Histoire de la France rurale. Tome 3 : apogée et crise de la civilisation paysanne, 1789-1914*, Paris, Seuil, 1987, p. 307.

Chapitre 8

Chemin de fer et territoire savoyard : les logiques de co-évolution

Jusqu'ici, nous avons montré comment le territoire façonne le chemin de fer avec ses contraintes et ses atouts physiques, politiques et économiques. Il faut maintenant essayer de comprendre comment à l'inverse, le chemin de fer modèle le territoire savoyard. Comme tout mode de transport, il imprime en effet sa marque sur l'organisation physique et économique du territoire, mais cette marque varie en nature et en intensité selon les situations.

Comme partout ailleurs au XIXe siècle, le chemin de fer est vu en Savoie comme un gage de progrès économique et donc social. Cet argument, avancé par les pouvoirs publics pour faire accepter les constructions des lignes auprès des populations et surtout de leurs représentants politiques, fonctionne assez bien. Pourtant, une fois construit, le lien de cause à effet n'est pas si évident¹. C'est pourquoi, nous devons nous interroger sur ses possibles effets structurants, c'est-à-dire sur « l'ensemble des conséquences en matière de localisations des populations, des activités et de développement local et régional² ». Dans quelles mesures, le chemin de fer participe-t-il réellement au développement économique de la Savoie ? Quelles évolutions son arrivée entraîne-t-elle sur l'urbanisation ou l'aménagement du territoire, que cela soit à l'échelle d'un quartier, d'une commune, d'une province ou de la Savoie entière ?

Le chemin est porteur de nombreux effets positifs dans la mesure où il crée de nouveaux emplois directs et qu'il dynamise certains secteurs d'activités qui existent déjà dans les villes et villages qu'il dessert. Il est aussi un élément essentiel de la structuration de l'espace. Il accompagne et amplifie les mutations que connaissent certaines communes savoyardes au cours de la seconde moitié du XIXe siècle³.

Mais ces effets ne sont pas toujours positifs et les pouvoirs publics n'en ont pas forcément conscience ou tendent volontairement à l'oublier. Le rail contribue aussi à la disparition de tout un tissu économique ancien et accentue les inégalités entre les espaces qui en bénéficient et ceux qui en sont privés. Son implantation entraîne enfin, un redéploiement des centralités en Savoie qui de par leur fonction nodale sont indépendantes de la hiérarchie urbaine héritée.

¹ C. BOUNEAU, « Chemin de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi », *Histoire, économie et société*, n° 1, 1990, p. 96. J.-M. OFFNER, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, 1993, t. 22, n° 3, p. 233.

² J.-J. BAVOUX, F. BEAUCIRE, L. CHAPELON, P. ZEMBRI, *Géographie des transports*, op. cit., p. 206

³ H. BAUD, J.-Y. MARIOTTE, *Histoire des communes savoyardes*, 1980, Le Coteau, Horvath, 3. t.

1.- Le chemin de fer amplificateur des recompositions du territoire

Les populations savoyardes comptent sur le chemin de fer pour impulser le décollage économique de leur territoire. Parmi les raisons qui les poussent à réclamer le chemin de fer, l'aspiration à la prospérité, est celle qui revient le plus souvent et qui est placée en première position, comme nous l'avons montré dans le premier chapitre. Mais, une fois construit, il est difficile de mesurer les impacts exacts de ce nouveau mode de transport sur le tissu économique. S'il est créateur d'emplois directs, mais aussi indirects, il est également à l'origine de la disparition de certaines activités. Un bilan nuancé est donc automatiquement à esquisser.

1.1.- Une impulsion aux activités économiques locales

L'arrivée du chemin de fer dynamise incontestablement certains secteurs d'activités anciens et déjà ouverts sur l'extérieur. Aix-les-Bains en est l'exemple le plus emblématique. La ville tournée depuis des décennies vers le thermalisme, profite de l'arrivée du chemin de fer pour renforcer son attrait dans ce domaine à l'échelle européenne. D'autres territoires voient quant à eux apparaître de nouvelles activités non ferroviaires, mais nées de la présence du rail. Ces nouveaux métiers accompagnent en fait les mutations qui traversent les espaces urbains dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Villes et chemin de fer évoluent alors en lien.

1.1.1.- Dynamiser le tourisme élitiste : le cas particulier d'Aix-les-Bains

Aix-les-Bains est probablement la ville savoyarde qui place le plus d'espoirs dans le chemin de fer. Elle espère qu'il apportera un nouveau souffle à son thermalisme déjà ancien et à toutes les activités économiques venues se greffer dessus. La réputation d'Aix-les-Bains

dans ce domaine est pourtant déjà bien assise¹. Le premier établissement thermal voit le jour en 1783, et depuis l'Empire, la station connaît chaque année un succès mondain. Elle fait partie des villes thermales qui se mettent à compter au niveau international. Aix-les-Bains est surtout fréquentée par les Français qui en 1830, représentent les trois quarts de la clientèle, tandis qu'à peine un cinquième vient de l'autre côté des Alpes².

Le chemin de fer en facilitant l'accès à la station thermale doit permettre d'élargir cette clientèle. C. Cavour est de ceux qui entendent miser sur le chemin de fer, et la Compagnie Victor-Emmanuel, pour développer Aix-les-Bains. Il ambitionne d'en faire une des plus importantes stations thermales d'Europe. Le président du Conseil anticipe même le succès ferroviaire en lançant des projets de reconstruction et d'agrandissement des thermes d'Aix-les-Bains en 1853-1854 alors que la construction du chemin de fer n'a pas encore démarrée. Les thermes sont en fait la propriété de l'Etat sarde, ce qui explique son intervention, même si la municipalité d'Aix-les-Bains qui a participé à leur construction, les administre. Après l'annexion de la Savoie, c'est l'Etat français qui prend le relais³.

Les projets de C. Cavour vont encore plus loin. Il envisage également au début des années 1850, de créer un véritable casino, conçu comme une annexe indispensable des bains, puisqu'il doit occuper les curistes entre les traitements. Les jeux existent en fait déjà depuis plusieurs décennies à Aix-les-Bains. Alors qu'à la fin du XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle, ils sont interdits en Europe continentale car considérés comme immoraux – ils sont en revanche autorisés en Angleterre jusqu'en 1831 –, Aix-les-Bains bénéficie d'un régime d'exception consenti par Napoléon Ier. En effet, les villes d'eaux, pendant la saison des bains uniquement et de façon encadrée, sont autorisées à accueillir des maisons de jeux de hasard⁴. La monarchie sarde lorsqu'elle récupère la Savoie en 1815, ferme les yeux sur cette pratique. Une Société du Cercle est alors fondée en 1824 par des habitants d'Aix-les-Bains, mais elle est de trop petite envergure pour attirer les aristocraties européennes. Un nouveau Cercle est alors ouvert en 1849, dans lequel sont organisés pour les curistes, des bals, des concerts, des cabinets de lecture et des jeux. L'établissement est inauguré l'année suivante par le roi Victor-Emmanuel II. Il s'agit d'une société anonyme dont les actionnaires sont des notables aixois pour la majorité. Confrontée à des problèmes de trésorerie, elle est autorisée par la

¹ P. HUMBERT, *Les douze dernières années du régime sarde à Aix-les-Bains*, Aix-les-Bains, J. Ducret et Cie, 1929, 30 p.

² M. BOYER, *Le thermalisme dans le grand Sud-Est de la France*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2005, p. 2009.

³ N. PAGOTTO, *Le thermalisme à Aix-les-Bains au XIXe siècle : 1783-1914*, Chambéry, Institut d'études savoisiennes, 1975, 118 p.

⁴ J. PENEZ, *Histoire du thermalisme en France au XIXe siècle eau, médecine et loisirs*, Paris, Economica, 2004, p. 191.

municipalité à introduire des jeux pour renflouer ses caisses, mais aucune autorisation officielle n'est délivrée par le gouvernement sarde¹. C. Cavour ferme les yeux, et cherche même en tant que président de la Société du Cercle, à relancer l'affaire. Il réussit à manœuvrer afin de pousser un financier français, J.-L.-V. Bias, à la tête du casino. En 1849, ce dernier prend le Cercle en location pour neuf ans, puis, en 1852, un nouveau bail en porte la durée à vingt ans. J.-L.-V. Bias obtient ainsi le monopole des jeux à Aix-les-Bains. L'année suivante, en 1853, ses activités se diversifient. Une nouvelle convention lui confie pour vingt ans à fois le Cercle, les eaux et les thermes de la ville. Le financier s'engage en échange à payer des loyers à la Société du Cercle (20 000 Francs par an) et à la ville d'Aix-les-Bains (40 000 Francs), à régler les dettes, à investir dans l'entreprise, à verser des subsides à différentes organisations charitables, et à verser des retraites au personnel thermal². Le gouvernement sarde, propriétaire des thermes, ne perçoit pas de loyers pendant vingt ans, mais le locataire procède à sa place, à des travaux d'agrandissement et de rénovation, à hauteur de 800 000 Francs. Le Trésor y voit un bon moyen de développer les activités de la ville sans rien financer lui-même. Mais, l'activité du Cercle divise très vite la population aixoise entre les conservateurs s'opposant aux jeux au nom de la morale et leurs défenseurs³. Une campagne d'opinion se déchaîne contre J.-L.-V. Bias, que C. Cavour, davantage préoccupé par la question italienne, finit par ne plus soutenir. La tolérance des jeux de hasard – pour la roulette et le jeu de trente-et-quarante – lui est retirée, et le 5 février 1856, le bail est résilié. Le président du Conseil cherche alors un repreneur pour poursuivre les travaux entrepris dans les thermes. C'est ainsi qu'il se tourne vers la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel en 1854. Des pourparlers sont engagés entre le président de la compagnie, C. Laffitte, et le président du Conseil. En échange du raccordement de la ligne savoyarde au réseau français à Culoz – et non à Saint-Genix-d'Aoste –, que C. Cavour est justement en train de négocier avec C. Laffitte, la Compagnie Victor-Emmanuel s'engagerait à terminer le chantier entrepris par J.-L.-V. Bias, à hauteur de 800 000 Francs⁴. La compagnie ferroviaire deviendrait locataire de l'établissement thermal d'Aix-les-Bains pour une durée de quarante ans. Une convention est signée dans ce sens le 11 février 1856. Mais, la Chambre des députés refuse qu'une société étrangère se charge d'une entreprise dont l'Etat est en fait propriétaire⁵.

¹ M. BOYER, *Le thermalisme dans le grand Sud-Est de la France*, op. cit., p. 226.

² ADHS, 11 J 1181, bail à loyer de l'établissement thermal d'Aix-les-Bains consenti à M. Bias, 20 octobre 1853.

³ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, op. cit., p. 225.

⁴ ADHS, 11 J 1181, convention entre le président du Conseil des ministres, ministre des Finances et le président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, 11 février 1856.

⁵ *Le Bon sens*, 8 mai 1856.

C. Cavour est obligé de s'incliner une fois encore s'il ne veut pas que les députés rejettent en bloc tout projet de loi concernant le Victor-Emmanuel. Il préfère sauver la liaison ferroviaire avec la France et abandonner son idée d'unir dans une même affaire le chemin de fer en Savoie et les thermes. Un consortium national se voit alors attribué la location gratuite des thermes. La Société Nationale des Bains est ainsi fondée en juin 1856. Elle s'engage à terminer les travaux d'ici 1859. Le Cercle est quant à lui récupéré par ses anciens actionnaires, mais ne fait que vivoter. En 1860, l'Etat français entre en possession des thermes devenus nationaux, et achève les travaux d'agrandissement et d'embellissement. Il apporte également des capitaux au Cercle¹.

La convention ratée signée le 11 février 1856 entre le gouvernement sarde et C. Laffitte, témoigne du rôle qu'entend faire jouer C. Cavour au chemin de fer, dans le développement économique d'Aix-les-Bains. Il compte rendre les deux entreprises dépendantes l'une de l'autre, et créer ainsi une synergie permettant de faire d'Aix-les-Bains une grande station thermale huppée, rivalisant avec les villes d'eaux françaises (Vichy principalement), allemandes (Baden-Baden et Wiesbaden) et autrichiennes (Bad Gastein notamment). Il espère d'autant plus facilement les concurrencer que seules les stations de Wiesbaden (en 1840) et de Baden-Baden (en 1844) sont desservies par le chemin de fer à cette date.

En ce qui concerne la municipalité d'Aix-les-Bains, si elle n'est pas favorable au projet de faire de la Compagnie Victor-Emmanuel la locataire des thermes, elle soutient néanmoins activement l'implantation du chemin de fer. En effet, elle facilite son installation en 1854-1856 en aidant aux expropriations et en concédant des terrains à la compagnie². Pourtant, la gare qui est établie sur la commune n'est pas construite dans le centre même de la ville, mais à l'extérieur. En effet, le tracé choisi par la Compagnie Victor-Emmanuel, et approuvé par le gouvernement sarde, longe le lac du Bourget sous la colline de Tresserve et traverse Choudy, hameau de la commune d'Aix-les-Bains. La gare est construite à cet endroit, à près de 2 kilomètres du centre de la ville. Ce tracé prouve bien que l'itinéraire savoyard est créé dans une logique de traversée et non de desserte, puisque le centre-ville d'Aix-les-Bains n'est pas desservi par ce chemin de fer. Les administrateurs des thermes sont particulièrement mécontents de ce choix qui les éloignent du chemin de fer, et qui obligent les curistes à

¹ N. PAGOTTO, *Le thermalisme à Aix-les-Bains au XIXe siècle : 1783-1914*, op. cit.

² AMA, 2 0 1, registres de délibérations municipales, 1857.

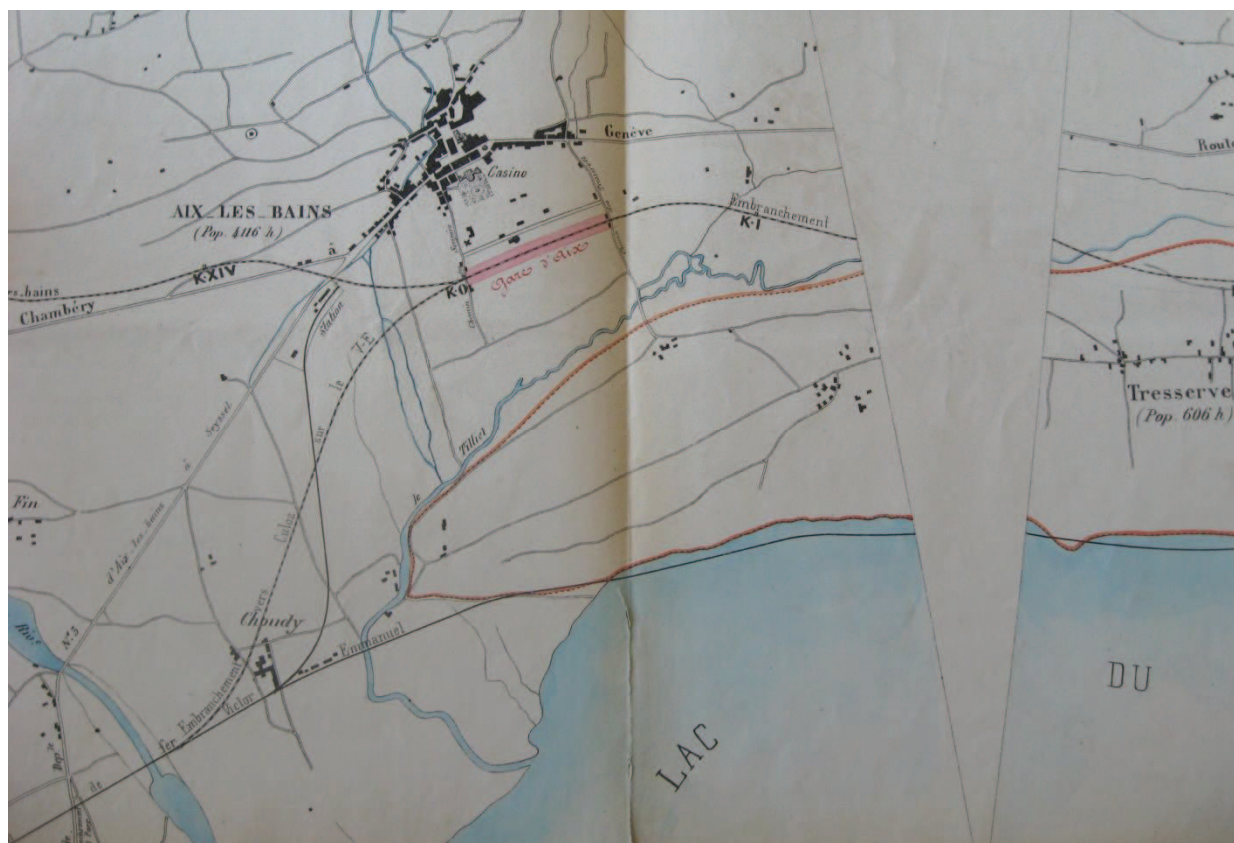
emprunter les omnibus instaurés depuis la gare¹. Leurs protestations sont en partie entendues par le ministère des Travaux publics qui ordonne à la Compagnie Victor-Emmanuel de revoir le tracé. Cette dernière consent alors à construire un embranchement par rebroussement qui est destiné à rapprocher le chemin de fer du centre urbain. Le 6 juin 1857, un tronçon est donc ouvert jusqu'à une station provisoire, établie dans le quartier du Gigot où se trouvent les premières maisons de la ville, à un kilomètre environ du centre. Mais, cet embranchement crée de nouvelles difficultés. Les voyageurs qui souhaitent se rendre à la station du Gigot, doivent pour cela changer de train à Choudy. La Compagnie Victor-Emmanuel tente de pallier à cet inconvénient en faisant installer ces passagers dans des voitures séparées et placées à la queue du train. Une fois arrivés à Choudy, ces wagons sont détachés du train qui lui part en direction de Saint-Innocent, et sont conduits par une autre locomotive jusqu'au Gigot. Mais, devant les protestations des clients affectés par « les manœuvres de cavalerie ² » nécessaires au raccordement de la locomotive, et à cause de la perte de temps qu'il en résulte – puisque ces opérations prennent de 8 à 9 minutes tandis que le transbordement se fait seulement en 3 minutes –, l'expérience ne dure pas plus de cinq jours³.

La gare est à nouveau changée d'emplacement en 1866. La construction de la ligne entre Aix-les-Bains et Annecy par le PLM impose en effet, l'édification d'une nouvelle gare à proximité du centre urbain. L'Etat français qui vient de récupérer le chemin de fer Victor-Emmanuel en vue de le rétrocéder à la Compagnie PLM, autorise cette dernière à construire une gare unique au plus près de la ville. La gare de Choudy et la station du Gigot sont abandonnées, et le tracé de la ligne de Chambéry à Culoz est modifié de façon à desservir cette nouvelle gare dans la ville d'Aix-les-Bains. Le 7 juillet 1866, les voyageurs des lignes de Saint-Michel-de-Maurienne à Culoz et d'Aix-les-Bains à Annecy, sont mis en contact direct avec le centre de la ville où se trouvent les thermes et le Cercle (document 32).

¹ AST, carte Cavour, lettre de Dupraz, représentant de l'administration de l'établissement thermal d'Aix-les-Bains à P. Costa de Beauregard, 28 avril 1857.

² *Courrier des Alpes*, 8 octobre 1857.

³ *Ibidem*.



Document 32. Emplacement de la nouvelle gare d'Aix-les-Bains projetée par la Compagnie PLM en 1862 (échelle 1/10 000) (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la cote 56 S 4). L'ancien tracé du Victor-Emmanuel depuis Chambéry, longeant le lac jusqu'à la gare de Choudy, est visible sur le plan, ainsi que le rebroussement jusqu'à la station du Gigot. La nouvelle gare est située à proximité du centre-ville d'Aix-les-Bains. Sa localisation nécessite une rectification du tracé. La voie ferrée abandonne alors le bord du lac pour l'intérieur de la commune. La nouvelle ligne en direction d'Annecy apparaît également.

La municipalité d'Aix-les-Bains espère elle aussi que l'arrivée du chemin de fer aura un effet d'entraînement sur l'activité thermale de la ville. Cet espoir transparaît symboliquement dans un évènement qu'elle organise et qui mêle les deux activités. Ainsi, le 8 juin 1857, Aix-les-Bains fait coïncider la fête annuelle d'ouverture de la saison des bains avec celle de l'ouverture du raccordement ferroviaire de Choudy au Gigot¹.

Si les demandes de villes thermales pour être desservies par un chemin de fer aboutissent dans le cas d'Aix-les-Bains, mais aussi plus tardivement de Thonon-les-Bains, d'Evian et de Saint-Gervais, celles de Challes-les-Eaux, de Brides et de Salins demeurent quant à elles sans réponse. L'activité thermale doit déjà être développée, pour que les compagnies ferroviaires puissent espérer en retirer un avantage. Malgré les flux qu'elles sont susceptibles d'attirer, les stations thermales, d'une façon générale, ne bénéficient pas dans un premier temps, de la priorité dans l'aménagement ferroviaire, que cela soit en Savoie, en France ou en Autriche. Il faut attendre les années 1860-1870, pour voir les villes thermales

¹ *Ibidem*, 6 juin 1857.

françaises bénéficier du chemin de fer. Vichy ne dispose d'une gare sur le chemin de fer du Paris-Orléans qu'en 1862¹. Plombières n'est accessible directement qu'en 1878². Les stations des Pyrénées, comme Bagnères-de-Bigorre et Ax-les-Thermes, ne sont desservies par la compagnie du Midi, qu'en 1862 et 1888³. Les thermes d'Aix-les-Bains sont donc avantagés de ce point de vue-là.

Cependant, il est très difficile de mesurer les effets exacts du chemin de fer sur les activités thermales et annexes d'Aix-les-Bains. Il faudrait pour cela, connaître le nombre de curistes arrivés par le train, ce qui est impossible. En revanche, il semble évident que le chemin de fer favorise leur venue. M. Boyer dans son travail sur le thermalisme dans le Sud-Est de la France, étudie l'évolution de la clientèle thermale à Aix-les-Bains. En 1811, il comptabilise 1 200 curistes, puis 2 000 en moyenne durant les années 1846-1849, 3 000 en 1851, puis 5 300 en 1857-1858. A cette date, le chemin de fer Victor-Emmanuel est mis en exploitation. Nous ne pouvons donc pas parler de hausse fulgurante de la fréquentation avec l'arrivée du nouveau mode de communication. Cette hausse s'explique certes par les facilités d'accès, mais aussi par l'engouement suscité à l'époque pour cette activité à la fois médicale et mondaine. En 1859, les thermes accueillent 4 702 personnes, puis 6 326 l'année suivante, 9 353 en 1869, 7 938 en 1870, 9 663 en 1871, et 24 112 en 1882⁴. Le contexte politique – révolutions de 1848, guerres de 1859 et 1870 – et économique – crise de 1846-1849 –, impacte la fréquentation de la station. Au fur et à mesure de la période, les thermes s'ouvrent de plus en plus à une clientèle anglaise. L'arrivée du chemin de fer est donc un des facteurs explicatifs de la hausse du nombre des curistes.

L'arrivée du chemin de fer est aussi concomitante de l'ouverture de nouveaux thermes à Marlioz, hameau situé à un peu plus d'un kilomètre du centre d'Aix-les-Bains. Ces sources thermales sont découvertes en 1822, mais il faut attendre 1861 pour qu'un établissement les exploite. Ces eaux sulfureuses sont utilisées pour les infections respiratoires. Les sources de Marlioz concurrencent en fait, les thermes pyrénéens qui eux ne sont pas encore reliés au chemin de fer, et qui jusque-là, étaient réputés pour le traitement de ces maux⁵. Le chemin de fer permet ainsi à Aix-les-Bains, de capter la clientèle d'autres centres. Son succès est tel

¹ J. POISSON, « Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 31, 2004, p. 210.

² *Ibidem*, p. 216.

³ C. BOUNEAU, « La promotion du thermalisme par la Compagnie du Midi de 1852 à 1937 », in *Villes d'eaux histoire du thermalisme : actes du 117^e Congrès national des sociétés savantes, Clermont-Ferrand, octobre 1992*, Paris, Ed. du CTHS, 1994, p. 354.

⁴ M. BOYER, *Le thermalisme dans le grand Sud-Est de la France*, op. cit., p. 212.

⁵ *Ibidem*, p. 114.

qu'un projet de chemin de fer hippomobile est même esquissé en 1867, afin de relier les thermes de Marlioz au centre de la ville¹.

A partir de 1860, Aix-les-Bains devient la première station thermale de France devant Vichy, mais elle ne conserve que très peu de temps cette position. En effet, à la fin du Second Empire, Vichy récupère la première place, profitant des mesures prises par Napoléon III qui y a fait construire un parc thermal, un casino et des hôtels de luxe, ainsi que de l'arrivée du chemin de fer en 1862².

Aix-les-Bains enfin, ne se réduit pas uniquement aux cures thermales ou à son cercle de jeux, mais est aussi réputée pour d'autres divertissements auxquels prend part d'une certaine manière le chemin de fer. Ainsi, comme nous avons pu l'évoquer dans le chapitre précédent, les compagnies Victor-Emmanuel et PLM mettent en place des services spéciaux lors de la saison des bals donnés au casino qui attirent la grande bourgeoisie savoyarde et étrangère. La Compagnie Victor-Emmanuel propose aussi aux curistes des excursions à la journée en Maurienne et des visites du chantier du tunnel du Mont-Cenis. Enfin, le chemin de fer sur le territoire savoyard est aussi un acteur des courses hippiques organisées sur l'hippodrome de Marlioz à partir de 1884, afin de concurrencer la station de Vichy. Le Jockey Club de Paris, dont plusieurs membres sont aussi des actionnaires du chemin de fer PLM et d'anciens actionnaires du Victor-Emmanuel, soutient le projet³. La Compagnie PLM offre d'ailleurs un prix de 2 500 Francs lors de la toute première course⁴. Elle participe ainsi aux distractions qui font la réputation internationale de la ville.

Le chemin de fer, même s'il n'est pas à l'origine d'un développement exponentiel des activités économiques d'Aix-les-Bains en lien avec le thermalisme, apparaît néanmoins comme un stimulateur. Chemin de fer et territoire économique évoluent dans ce cas-là conjointement.

1.1.2.- L'apparition de nouvelles activités en ville

Le chemin de fer est bien sûr un créateur d'emplois directs en Savoie dans la mesure où il a besoin de tout un personnel pour son fonctionnement. Mais, à côté des emplois strictement ferroviaires, il est aussi indirectement à l'origine d'activités qui profitent de

¹ AMA, 2 O 1, registre de délibérations municipales, 1867.

² J. PENEZ, « Les réseaux d'investissement dans le thermalisme au XIXe siècle en France », *In Situ*, 4, 2004, 21 p.

³ Voir à ce sujet le chapitre 2.

⁴ *Courrier des Alpes*, 1^{er} juillet 1884.

l'opportunité offerte par le chemin de fer pour s'installer dans son environnement. De nouveaux métiers urbains naissent en effet en Savoie à partir de 1856, qui cherchent à se rattacher au nouveau mode de transport. Ces métiers « opportunistes » concernent à chaque fois des activités de services.

Ces emplois apparaissent dès la sortie des gares. Malgré quelques demandes de particuliers adressées aux compagnies de chemin de fer, les commerçants sont interdits dans l'enceinte même des gares. Seuls les commerces affermés par les compagnies comme les buffets et les kiosques à journaux y sont normalement autorisés. Les gares sont de toute façon trop petites en Savoie pour accueillir des échoppes. Les activités sont donc situées à la sortie immédiate de ces bâtiments¹. Les sources mentionnent tout d'abord, la présence de petits métiers comme portefaix ou crocheteurs². Ces hommes attendent les voyageurs à la descente de chaque train et leur proposent de porter leurs bagages, leurs colis, et aident parfois au chargement et au déchargement des marchandises expédiées. Ce sont des activités rémunérées à la tâche et mal considérées. Les circulaires de police appellent à se méfier de ces personnes soupçonnées de mauvaises intentions à l'égard de leurs clients. Ces emplois de la misère sont en fait symptomatiques des difficultés économiques qui touchent les villes savoyardes dans les années 1850³. Le chemin de fer crée donc pour toute une catégorie de personnes démunies, des opportunités, même si elles restent limitées et ne leur permettent pas réellement de sortir de leur condition.

A l'extérieur de la gare, attendent également les métiers en lien avec l'acheminement des voyageurs. La gare apparaît en effet, comme le point d'intersection de deux types de trafics, celui du chemin de fer et celui de la ville. Des conducteurs de fiacre et des omnibus se voient fournir par le chemin de fer, une grande partie de leur clientèle. Des accords sont même conclus entre des entreprises de roulage et la Compagnie Victor-Emmanuel. Ainsi, les Sieurs Duclos et Trabut, commissionnaires de roulage à Chambéry, s'engagent à desservir, pour le transport des voyageurs et de leurs bagages, par des omnibus, tous les trains de voyageurs dans les limites de l'octroi de la ville⁴. Ils sont également chargés du transport de messageries et de marchandises en petite vitesse que la Compagnie Victor-Emmanuel s'est engagée à prendre et à livrer à domicile entre la gare et les limites de Chambéry. Ils en

¹ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., 191.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série 2, mazzo 43, lettre de l'ingénieur L. Ranco à C. Laffitte, 1854. ADHS, 4 S 91, lettre de la Compagnie du PLM adressée au préfet de la Haute-Savoie, 1867.

³ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, op. cit.

⁴ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 46, contrat entre la Compagnie Victor-Emmanuel et M.M. Duclos et Trabut, 18 septembre 1856.

obtiennent le monopôle. Les conditions fixées dans l'accord par le Victor-Emmanuel sont strictes. Leurs omnibus doivent être en mesure d'accueillir dix personnes et de quitter la gare dans les cinq minutes suivant l'arrivée du train. L'objectif est à la fois d'éviter les problèmes d'engorgement, et de satisfaire les clients. Dans le sens inverse, ils devront amener les voyageurs à la gare vingt minutes avant le départ de leur train. Différents points dans la ville – inconnus car non mentionnés dans l'accord – sont ainsi desservis par les omnibus. Une clause particulière impose un comportement irréprochable de la part des employés des omnibus à l'égard des voyageurs. La Compagnie Victor-Emmanuel entend proposer grâce à cet accord un service supplémentaire de qualité. L'établissement Duclos et Trabut n'est pas nouveau à Chambéry en 1856, mais il semble qu'il était jusque-là tourné plutôt vers le transport de matières premières, à en croire les annonces qu'il fait passer dans la *Gazette de Savoie*¹. L'arrivée du chemin de fer lui permet donc d'étendre son activité, mais uniquement dans l'espace de la ville de Chambéry.

Des services d'omnibus, indépendants cette fois-ci de la compagnie ferroviaire, sont aussi instaurés à l'extérieur des gares. Les annonces publicitaires publiées dans les indicateurs horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel nous renseignent sur leurs pratiques. Ils sont mis en place à chaque train par des hôtels d'Aix-les-Bains ou de Chambéry, afin d'acheminer leurs clients. Ces hôtels sont des établissements antérieurs au chemin de fer, plutôt destinés à la bourgeoisie, qui trouvent dans ce service, un moyen de concurrencer les nouveaux hôtels qui s'implantent à proximité immédiate des gares. L'hôtel Royal d'Aix-les-Bains, les hôtels de l'Europe, des Princes et d'Italie à Chambéry proposent leurs propres omnibus². Le chemin de fer s'il concurrence le roulage à petite échelle, favorise en revanche le développement des transports routiers à l'échelle des villes.

De nouveaux commerces s'implantent également à proximité des gares. Des hôtels et des auberges sont construits à proximité des plus importantes. Ainsi, plusieurs établissements s'installent à Saint-Michel-de-Maurienne au moment où la ville est le terminus du chemin de fer Victor-Emmanuel. *Le guide de l'étranger dans les départements de Savoie et de Haute-Savoie* de Gabriel de Mortillet, publié à Chambéry en 1861, explique que les auberges abondent à Saint-Michel-de-Maurienne³. L'un de ces établissements, l'hôtel de Londres, témoigne par sa dénomination de la clientèle qui est susceptible de s'y arrêter. Saint-Jean-de-Maurienne n'est pas en reste non plus. La ville profite elle-aussi quelques temps de sa

¹ *Gazette de Savoie*, 1855.

² *Indicateur horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel*, 1856-1860.

³ G. DE MORTILLET, *Le guide de l'étranger dans les départements de Savoie et de Haute-Savoie*, Chambéry, 1861, p. 152.

position de terminus du chemin de fer Victor-Emmanuel de 1856 à 1862. Des restaurateurs ouvrent leur établissement à côté de la gare. Le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne puis Modane, les poussent cependant à s'adapter. En 1878, le propriétaire d'un restaurant situé en face du bâtiment des voyageurs, demande à la Compagnie PLM, l'autorisation d'installer une maisonnette en bois de 4 m², sur un des trottoirs de la gare, de façon à vendre des rafraîchissements aux voyageurs pendant l'arrêt du train, puisqu'ils sont de moins en moins amenés à se rendre dans la ville. Le PLM refuse d'accéder à sa demande¹.

Les commerçants de Modane sont ceux qui profitent le plus de l'opportunité offerte par l'arrivée du chemin de fer. Des hôtels – hôtel International, des voyageurs, le Lion d'Or, la Croix blanche – des auberges, des cafés et des débits d'eau de vie, s'établissent à proximité de la gare². Une grande activité règne la journée, et même la nuit, aux abords de cette gare, compte tenu du rôle stratégique qu'elle joue avec l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis, et donc du nombre important de voyageurs et de personnels qui la fréquentent. En 1882, deux aubergistes demandent même l'ouverture de leurs établissements situés à côté de la gare de 3 heures du matin jusqu'à minuit, au lieu de 11 heures du soir auparavant. Ils espèrent ainsi profiter de l'arrivée du dernier train de voyageurs de 10 h 59³.

A Chambéry, enfin, un hôtel de la paix et un café de la gare ouvrent à la fin des années 1860, et l'hôtel de France, situé à deux cent mètres environ du bâtiment des voyageurs, insiste dans ces encarts publicitaires dès 1860 sur sa proximité avec « le débarcadère et les promenades » de la ville⁴. La gare devient donc un pôle attractif pour les commerçants. Ces derniers vont alors en direction des clients, et non l'inverse. Seules les gares de Choudy ou du Gigot à Aix-les-Bains, font exception à la règle, puisqu'aucun nouvel établissement ne s'implante aux alentours, ce qui témoigne bien de la position inadaptée des gares par rapport au centre-ville. En revanche, de nouveaux hôtels et cafés sont construits à côté de celle édifiée en 1866⁵.

Si les quartiers de gares attirent de nouvelles activités, ils n'ont pas toujours une bonne réputation. En effet, ils apparaissent rapidement comme des lieux de perdition pour les contemporains. La gare de Saint-Lazare à Paris par exemple, étudiée par S. Sauget, semble être tout particulièrement mal fréquentée⁶. Dans les grandes villes, la prostitution, les rixes et la pauvreté font de plus en plus partie du paysage des alentours des gares. Cette vision est

¹ ADS 52 S 5, lettre du sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne au préfet de la Savoie, 1878.

² *Ibidem*.

³ ADS, 3 Z 88, lettre adressée au sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, 1882.

⁴ *Indicateur horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel*, service d'hiver 1860.

⁵ AMA, plan de la ville d'Aix-les-Bains, 1885.

⁶ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., p. 178-179.

néanmoins à nuancer dans le cas de la Savoie. Hormis quelques articles de journaux qui s'inquiètent des vols perpétrés à proximité de la gare de Chambéry¹, les sources ne font mention ni de prostituées ni de vagabonds.

Le chemin de fer impulse donc le développement d'activités de services sur le territoire savoyard. Il est synonyme d'opportunités pour une partie des habitants. Mais, ses effets réels sont toutefois limités dans la mesure où ces nouvelles activités ne concernent que les abords immédiats du chemin de fer, et encore uniquement ceux dans les espaces urbains.

De plus, ce nouveau mode de transport est parallèlement, destructeur d'un certain nombre d'emplois traditionnels qui jusque-là faisait vivre une partie du territoire.

1.2.- Des effets bénéfiques à nuancer

Contrairement à l'image que les contemporains se font de lui au XIXe siècle, le chemin de fer n'est pas toujours synonyme de développement économique pour les territoires qui en sont équipés. Dans le cas de la Savoie, ses effets bénéfiques sont à nuancer. En effet, il remet en question certains piliers sur lesquelles reposait jusque-là l'économie du pays. Dresser un bilan exact des répercussions du chemin de fer sur la croissance économique de la Savoie s'avère donc très complexe, et même impossible.

1.2.1.- La fin d'activités anciennes

En concurrençant les modes de transport traditionnels et en imposant le passage de l'intermodalité à la monomodalité pour les déplacements ferroviaires de part et d'autre de la Savoie, les compagnies Victor-Emmanuel et PLM font disparaître tout un pan de l'activité économique savoyarde. En effet, le chemin de fer a de graves répercussions d'une part sur la navigation, et d'autre part sur le roulage.

Les entreprises de navigation sur le lac du Bourget et sur le Rhône sont les premières à être touchées de plein fouet par la mise en exploitation de la ligne menant de la Savoie à Culoz. Jusqu'en 1858, date de l'ouverture du pont ferroviaire sur le Rhône, rail et navigation sont complémentaires. Le premier mode ne peut se passer du second. Des accords sont même

¹ *Courrier des Alpes*, 1858.

passés entre la Compagnie Victor-Emmanuel et une entreprise de navigation lyonnaise, la compagnie E. Plasson en 1857. Cette dernière obtient la concession du service de navigation sur les eaux sardes entre le port de Saint-Innocent, terminus du chemin de fer, jusqu'à Culoz pour le transport des marchandises et des voyageurs¹. Après 1858, l'accord est rompu. Les trafics sont alors détournés par le chemin de fer, et progressivement, la navigation perd sa clientèle. Jusqu'en 1886, un bateau à vapeur fait encore deux fois par semaine, pendant l'été, le service de voyageurs et des messageries entre Aix-les-Bains et Lyon par le lac du Bourget et le canal de Savière, mais il s'agit davantage d'une entreprise de loisirs qui vend des croisières à destination principalement des curistes². La finalité n'est donc plus la même qu'auparavant.

Les entreprises de roulage sont elles aussi touchées par l'arrivée du chemin de fer. Dans un premier temps, elles sont mises à contribution par la Compagnie Victor-Emmanuel pour assurer soit les correspondances, soit la jonction des chemins de fer savoyard et piémontais. Ainsi, jusqu'à la construction des lignes en direction de la Haute-Savoie et de la Tarentaise, des liaisons en diligence sont assurées depuis la gare d'Aix-les-Bains en direction d'Albens, Rumilly, Annecy et Genève, depuis celle de Chamousset vers Albertville et Moûtiers, et depuis la gare de Chambéry vers Grenoble³. Des entreprises de roulage locales assurent ces services. Le chemin de fer est alors fournisseur d'emplois.

Pourtant, un premier bouleversement touche les activités en lien avec la route à Montmélian. En effet, avant l'arrivée du rail, cette commune faisait figure de carrefour routier. Les diligences partaient en direction de Chambéry, d'Aix-les-Bains et de la Haute-Savoie, mais aussi de la Maurienne, de la Tarentaise, et de Grenoble. Montmélian du fait de la redistribution des correspondances opérée par le Victor-Emmanuel perd donc cette place stratégique et les retombées économiques qui vont avec. Une fois le maillage ferroviaire étendu sur le territoire, c'est au tour des autres correspondances routières, et donc des entreprises qui en avaient la charge, de disparaître.

Il en va de même des sociétés de roulage qui assurent la traversée du Mont-Cenis. Depuis l'aménagement de la route du col, réalisé par Napoléon Ier (1802-1811), le roulage est devenu la principale ressource des villages situés sur le parcours. Des entrepreneurs locaux assurent le transport des voyageurs et des marchandises de part et d'autre du Mont-Cenis. Les

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, autorisation délivrée par l'intendant général de la Savoie à la compagnie générale de navigation E. Plasson pour la concession du service de navigation sur les eaux sardes, 9 mai 1857.

² J.-C. SCHIFF, « La fin de la navigation sur le Rhône », *Les études rhodaniennes*, n° 12, 1936, p. 269.

³ *Indicateur horaires du chemin de fer Victor-Emmanuel*, 1856-1860.

trafics sur de plus longues distances, entre Lyon et Turin, sont en revanche tenus par le transporteur lyonnais Bonnafous. Le chemin de fer construit jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne puis Saint-Michel-de-Maurienne, ne freine pas leur activité. Au contraire, il fournit à ces transporteurs de nouvelles opportunités. Comme pour la navigation sur le Rhône, des accords sont passés entre la Compagnie Victor-Emmanuel et certaines de ces entreprises locales, ainsi qu'avec les messageries impériales après 1860, pour le transport des voyageurs et des marchandises jusqu'à Suse¹. L'entreprise Bonnafous fonde alors la compagnie des berlines-poste du Mont-Cenis, dont les bureaux sont installés à Aix-les-Bains, Chambéry et Saint-Michel-de-Maurienne². La haute-vallée de la Maurienne est alors tenue en dépendance par le chemin de fer.

La mise en circulation du chemin de fer Fell, suivie par l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis marque un brutal coup d'arrêt de cette activité. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois qu'une évolution dans le domaine des transports bouleverse les structures établies en Haute-Maurienne. En effet, lors de l'ouverture de la route carrossable du Mont-Cenis en 1811, les habitants de Lanslebourg et de Novalaise sur le versant piémontais, surnommés les « marrons », qui assuraient auparavant la traversée des Alpes par les sentiers à dos de mulets et par traîneaux, ont déjà dû se reconvertir.

Une fois que les combinaisons rail-navigation et rail-roulage n'ont plus de raison d'être, et par effets d'entraînement, les activités venues se greffer sur les transports traditionnels cessent également. Le chemin de fer Fell retarde la disparition de certains services comme les cafés dans les villages qu'il dessert, mais cela ne dure qu'un temps. Les postes et les relais dispersés le long des parcours ferment petit à petit, tout comme les auberges qui en règle générale sont installées aux mêmes endroits. Lanslebourg assiste à la fermeture de ses auberges, de son hôtel de l'Europe, de ses cafés et de ses cabarets. Les vingt-trois maisons de refuge édifiées par Napoléon Ier et qui jalonnent la route du col perdent de leur utilité, tout comme l'hospice du Mont-Cenis. L'existence de ce dernier est pourtant ancienne. Construit en 825, ruiné au Xe siècle lors du passage des Sarrasins, puis remis en état au début du XIIIe siècle, afin de secourir les pèlerins, il est agrandi par Napoléon Ier en 1805, pour servir de refuge aux voyageurs et aux soldats, et pour y accueillir des religieux. Cette fonction de refuge disparaît en grande partie avec l'arrivée du chemin de fer.

¹ AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 47, accord passé entre la Compagnie Victor-Emmanuel et l'entreprise Bonnafous, 1857.

² *Journal de Savoie*, 16 juillet 1862.

Toutes les activités en lien avec le roulage périclissent donc avec lui, ce qui a de profondes répercussions sur l'économie locale. Un appauvrissement général des populations qui vivaient de ces métiers se fait alors sentir. Le Conseil général de la Savoie en 1861, tente d'attirer l'attention de l'Etat sur ce phénomène. Dans une quarantaine de communes du département, la fin du roulage entraînerait le départ de nombreuses familles. Les unes quitteraient la Savoie pour l'Algérie et tout particulièrement pour la colonie établie à Sétif, tandis que d'autres émigreraient vers l'Amérique du Sud¹. L'étendue du territoire – une quarantaine de communes – affectée par ce problème semble cependant quelque peu exagérée. Cela dit, certains villages de la vallée supérieure de l'Arc sont effectivement touchés par une baisse importante de leur population. En dix ans, de 1866 à 1876, le nombre d'habitants à Lanslebourg est passé de 1 470 à 1 023. Une diminution est également enregistrée pour le village de Termignon, même si elle est moins importante que la précédente. La population passe de 1 062 à 974 habitants sur la même période. La commune des Echelles, passage obligé sur la route de Chambéry à Lyon, est durement touchée aussi. De 1 026 habitants en 1848, au plus fort du roulage, sa population chute à 736 habitants en 1876². Le chemin de fer efface la fonction d'étape de ces villages.

Le chemin de fer opère donc une réorganisation économique du territoire savoyard. Les espaces ruraux sont amputés de certains de leurs métiers traditionnels, tandis qu'à l'inverse, les espaces urbains voient apparaître de nouvelles activités ou se développer d'anciennes. Le chemin de fer entraîne donc, sous cet angle, une dichotomie entre espaces urbains et espaces ruraux.

1.2.2.- Des gains difficiles à mesurer en réalité

La contribution automatique du chemin de fer au développement économique d'un territoire, qu'il soit national, régional ou local, est un des arguments constamment avancés par les hommes politiques et les financiers désireux d'implanter ce nouveau mode de communication. Cependant, une fois les lignes construites, il est difficile de vérifier si les effets annoncés se sont effectivement réalisés ou non. En effet, mesurer les impacts, les effets du chemin de fer sur le tissu économique d'un territoire pose de « redoutables problèmes

¹ *Rapports et délibérations du Conseil général de la Savoie*, sessions de 1861.

² ADS, série 6 M, recensements des populations des communes savoyardes.

méthodologiques¹ ». D'une part, les sources statistiques sur les compagnies ferroviaires et les activités économiques locales, qui pourraient éventuellement nous permettre d'esquisser une réponse, manquent. D'autre part, une des difficultés réside dans la manière même d'aborder la question, « c'est-à-dire l'ambiguïté générale des relations entre le réseau ferroviaire et l'environnement économique² ».

Les géographes ont été les premiers à s'emparer de la question des effets structurants des transports à travers plusieurs thèses de géographie régionale intégrant une dimension historique et orientée selon une approche économique, comme celle de R. Caralp-Landon sur les chemins de fer dans le Massif Central, de M. Wolkowitsch sur l'économie régionale des transports dans le centre-ouest de la France ou encore celle de R. Marconis, sur les transports en Midi-Pyrénées aux XIXe-XXe siècles³. La géographie historique est alors employée comme « un moyen d'analyse de l'espace qui se distingue des démarches strictement déterministes⁴ ». Ces chercheurs nuancent alors le lien de cause à effet entre chemin de fer et développement économique d'un territoire.

Les historiens américains de la *new economic history* ont ensuite pris le relais dans les années 1960. Suivant l'exemple de R. Fogel et S. Engerman, ils ont mis en œuvre des modèles mathématiques et statistiques contrefactuels, et sont arrivés à la conclusion que le chemin de fer, contrairement aux idées reçues, n'a pas que des effets bénéfiques sur la croissance économique en Europe et en Amérique, dans la seconde moitié du XIXe siècle⁵. Malgré des méthodes très critiquées, la *new economic history* a apporté une nouvelle lecture des relations entre chemin de fer et croissance économique qui a le mérite de rejeter toute causalité linéaire.

Parallèlement à cette école, des études ont aussi été entreprises sur les effets amont du chemin de fer, c'est-à-dire sur les impacts de la construction, de l'entretien des lignes et de

¹ J.-M. OFFNER, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, op. cit., p. 233.

² C. BOUNEAU, « Chemin de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi », *Histoire, économie et société*, op. cit., p. 96.

³ Notamment : R. CARALP-LANDON, *Les chemins de fer dans le Massif Central. Etude des voies ferrées régionales*, Paris, A. Colin, 1959, 469 p. M. WOLKOWITSCH, *L'économie régionale des transports dans le Centre-Ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, 534 p. R. MARCONIS, *Midi-Pyrénées XIXe-XXe siècles. Transports-Espace-Société*, Toulouse, Edits de Milan, 1986, 859 p.

⁴ M. VRAC, « L'apport de la géographie historique à la géographie des transports. L'exemple du chemin de fer », in P. BOULANGER, J.-R. TROCHET (dir.), *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, 2005, p. 161.

⁵ P. O'BRIEN (ed.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, London, Macmillan, 1983, p. 13. M. MERGER, « Les chemins de fer italiens : leur construction et leurs effets amont, 1860-1915 », *Histoire, économie et société*, n° 11-1, 1992, p. 109. « Chemins de fer et croissance économique en Italie au XIXe siècle et au début du XXe siècle, Etat de la question », *Histoire, économie et société*, n° 3-1, 1984, p. 122-125.

l'achat de matériel sur le développement industriel d'un pays, ainsi que sur ses effets aval, soit les conséquences de l'exploitation du réseau ferré. Mais comme le souligne C. Bouneau, ces recherches n'ont que très rarement porté sur l'échelle régionale à l'exception de la thèse de F. Caron sur la compagnie du Nord¹.

Depuis les années 1990, les analyses sur les répercussions économiques et sociales du chemin de fer se font plus nombreuses en Italie, en Espagne, et plus récemment en France². En suivant leur exemple, nous nous sommes demandés si les deux secteurs d'activité principaux en Savoie, la petite industrie et l'agriculture, connaissent une quelconque évolution dans les temps qui suivent la mise en circulation du chemin de fer, et s'il est possible d'établir un lien de cause à effet entre les deux entités.

Mais, faute de données quantitatives qui permettraient une « démarche économétrique ³ », nous sommes obligés de prendre en considération d'autres éléments pour tenter d'évaluer les effets du chemin de fer sur le développement économique de la Savoie. Il apparaît tout d'abord, que le chemin de fer ne favorise pas particulièrement l'établissement d'industries nouvelles. Si nous comparons les sites industriels et manufacturiers au moment de l'arrivée du chemin de fer avec ceux à la fin de notre période en 1885, nous ne constatons que très peu d'implantations nouvelles⁴. Une filature s'est installée à Saint-Pierre-d'Albigny, une à Brison, une à Saint-Michel-de-Maurienne, plusieurs à Annecy, et une à Grésy-sur-Isère. Les deux premières communes sont desservies par le chemin de fer en 1856, Saint-Michel-de-Maurienne en 1862, Annecy en 1866 et Albertville en 1879. Des carrières nouvelles sont aussi exploitées à Albertville et à Saint-Jean-de-Maurienne durant cette période, ainsi qu'une briqueterie à Chambéry. Ces nouvelles activités profitent certainement du chemin de fer pour expédier leurs productions, mais ce n'est pas un critère déterminant dans leur ouverture. Annecy a une tradition textile ancienne, tout comme la Maurienne et la Tarentaise en ont une

¹ F. CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, op. cit.

² Entre autres : C. BOUNEAU, « Chemin de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi », *Histoire, économie et société*, op. cit, p. 95-112. C. BOUNEAU, « La Compagnie des chemins de fer du Midi, acteur du développement régional du grand Sud-Ouest 1852-1938 », *Histoire ferroviaire et histoire économique*, n° 19, 1989, p. 159-169. S. FENOALTEA, « Le costruzioni ferroviarie in Italia 1861-1913 », *Rivista di Storia Economica*, n° 1, juin 1984, p. 61-94. O.-M. MUNOZ, *Ferrocarriles y desarrollo economico en el Pais Vasco (1914-1936)*, Bilbao, Universidad del Pais Vasco, 1994, 373 p. J. VIDAL OLIVARES, « L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole : le cas de l'agriculture du pays valencien, 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, n° 11-1, 1992, p. 157-172.

³ C. BOUNEAU, *Entre David et Goliath : la dynamique des réseaux régionaux : réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle*, Bordeaux, Pessac, 2008, p. 23.

⁴ R. MARECHAL, Y. MILLERET, *Atlas historique de la Savoie 1792-1914*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2013, p. 114-115.

dans l'exploitation des carrières et des mines. La demande en matière première et en minéraux explique davantage ces nouvelles concessions que le chemin de fer.

En fait, les années 1856-1885 marquent plutôt un recul général des activités manufacturières et industrielles sur le territoire. Des fabriques dans les secteurs textile et métallurgique ferment. L'exemple le plus marquant est celui des clouteries des Bauges qui comptent 15 ateliers en 1872, contre 67 en 1860¹. Même des entreprises implantées à côté du chemin de fer disparaissent. Ainsi, des forges, des fonderies, des ateliers de tissage disparaissent dans la basse vallée de la Maurienne. Les productions savoyardes directement mises en concurrence avec le marché français à partir de 1860, qui propose en règle générale des produits moins chers et de meilleure qualité, peinent à rivaliser. Le chemin de fer peut dans ce cas-là être un handicap, puisqu'il permet d'importer en Savoie des produits industriels moins chers que ceux produits sur le territoire.

Le chemin de fer n'a pas davantage d'effets positifs sur l'agriculture locale. Le rail n'entraîne pas de transformation radicale des structures agricoles. Jusqu'à la fin des années 1880, les types de culture ou d'élevage ne sont pas modifiés avec l'arrivée du chemin de fer, contrairement à ce qui se passe dans certaines régions de France. A partir des années 1860, dans le Beaujolais par exemple, la culture du blé tend à être remplacée par l'élevage et la vigne. D'autres espaces se spécialisent, comme le Languedoc dans le vin ou la vallée de la Loire et les pays méditerranéens dans les fruits et légumes². Les facilités de transport permettent à ces régions de donner désormais la priorité à des productions destinées au marché urbain. En Savoie, un produit particulier, le fromage, bénéficie comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent d'une politique commerciale particulière de la part des compagnies ferroviaires, mais pour autant, jusque dans les années 1880, il n'y a pas de spécialisation savoyarde dans ce domaine à l'échelle nationale. La production est trop faible, malgré la naissance des fruitières, – qui concerne d'ailleurs davantage la Haute-Savoie encore privée de chemin de fer que la Savoie – pour que le rail est un réel impact sur elle.

Le chemin de fer est pourtant dans certains endroits, un vecteur de la « révolution agricole » qui s'opère dans la seconde moitié du XIXe siècle. Il permet notamment la diffusion de l'usage des amendements comme le marnage, puis le chaulage, grâce à des coûts de transport moins élevés qu'auparavant. Aucun impact de ce genre ne se fait encore

¹ *Ibidem*, p. 112.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 569-571.

réellement sentir à la fin des années 1880 en Savoie¹. Les facilités de transport sont loin de suffire pour que les paysans savoyards adoptent de nouvelles techniques agricoles. En effet, des moyens financiers suffisants pour se les procurer, et un apprentissage des techniques sont également nécessaires pour qu'elles se répandent. Deux éléments dont ne bénéficient pas encore la plupart des exploitants. En fait, le chemin de fer modernise seulement, pour une minorité d'exploitations agricoles, les moyens de commercialisation de leurs produits.

Tout déterminisme technologique est donc à éliminer. F. Braudel avait déjà attiré l'attention sur le danger qu'il y avait à imputer uniquement à l'essor routier, ou à l'absence de route, le succès ou l'insuccès de certains territoires². Le chemin de fer s'inscrit donc comme l'héritier de la route. Il offre certes une nouvelle dynamique à des activités existantes, crée directement et indirectement de nouveaux emplois, mais contribue dans le même temps à faire disparaître une économie traditionnelle fondée sur les transports, la proto-industrie et les petites unités de production. « L'infrastructure libère des potentialités, mais ce n'est pas une condition *sine qua non* du développement³ ». La notion d'effets structurants du chemin de fer est donc contestable⁴.

Dans les années 1880, le décollage économique fulgurant et immédiat tant attendu n'a donc pas encore eu lieu en Savoie grâce au chemin de fer. Les changements opérés au niveau économique restent modestes et inégaux. Les espaces urbains en bénéficiant davantage que les espaces ruraux.

En effet, ce sont les villes qui se transforment le plus en lien avec le chemin de fer. Mais, il faut dire que la seconde moitié du XIXe siècle est une période où les espaces urbains évoluent vite d'une manière générale, et notamment dans leur physionomie et leur morphologie.

¹ A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, op. cit., p. 173.

² F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle et capitalisme : XVe-XVIIIe siècles*, Paris, A. Colin, 1967, 3 t.

³ J.-J. BAVOUX, F. BEAUCIRE, L. CHAPELON, P. ZEMBRI, *Géographie des transports*, op. cit., p. 206.

⁴ J.-M. OFFNER, D. PUMAIN, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, La Tour-d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1996, p. 50-56.

2.- Chemin de fer et espaces urbains

Les interactions entre chemins de fer et espaces urbains aux XIX^e et XX^e siècles, ont été le sujet de plusieurs articles réunies en 2003, par M.-N. Polino et R. Roth¹. A travers divers cas d'étude portant aussi bien sur l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, la Roumanie, la Russie, le Portugal, la France, la Finlande ou encore l'Irlande, les impacts économiques et sociaux du rail sur les villes ont été mis en évidence. Ces analyses ont également montré les conséquences de la construction et de l'exploitation du nouveau mode de transport sur les aménagements urbains, ainsi que les conflits qui en résultent entre les différents acteurs : entrepreneurs, financiers, représentants politiques et groupes d'intérêt locaux.

Les villes savoyardes, bien que sans aucune commune mesure avec Berlin, Paris ou Londres, connaissent elles-aussi de grands changements dans leur morphologie et dans leur fonctionnement avec l'arrivée du chemin de fer. En effet, ce dernier façonne l'organisation des territoires urbains en Savoie, mais à l'inverse, la ville lui impose aussi des contraintes. Ces phénomènes ne touchent pas toutes les villes de la même manière. Certaines se trouvent davantage bouleversées que d'autres, comme Modane et Fourneaux qui, avec l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis, passent du statut de village à celui de véritable cité ferroviaire.

Les centralités à l'échelle de la terminaison territoriale que constitue la Savoie s'en trouvent alors modifiées. Une nouvelle hiérarchie urbaine semble s'esquisser en lien avec le chemin de fer.

2.1.- Chemin de fer, morphologies et physionomies urbaines

Lors de leur construction en Savoie, les infrastructures ferroviaires sont installées systématiquement à la périphérie des villes. Les gares se trouvent donc dans un premier temps isolées et déconnectées des centres urbains. Puis, progressivement, par un mouvement

¹ M.-N. POLINO, R. ROTH, *The city and the railway in Europe*, Aldershot, Burlington, Ashgate, 2003, 287 p. Egalement : K. BOWIE, M. LAMBERT, M.-N. POLINO (dir.), « Les chemins de fer dans la ville », Actes du colloque, Association pour l'histoire des chemins de fer en France, Musée d'Orsay, 12 avril 1991, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, 366 p.

conjoint, chemin de fer et ville se rapprochent. L'emprise ferroviaire s'étend de plus en plus en direction du centre, tandis que de nouvelles constructions rompent l'isolement entourant les gares, donnant naissance à de nouveaux quartiers, et entraînant même parfois, un glissement de la centralité urbaine.

2.1.1.- La gare dans la ville

Les répercussions du chemin de fer dans la ville se font sentir avant même son arrivée. En effet, la question de son emplacement à l'intérieur du territoire urbain fait l'objet de nombreuses discussions. Le choix d'implantation des voies ferrées, de la gare et de toutes les installations qui vont avec, est rarement facile. Il faut tenir compte des exigences des compagnies ferroviaires liées aux contraintes techniques, ainsi que du souhait des communes et de leurs populations. D'une façon générale, les gares sont construites à la périphérie des villes, dans des espaces vides ou très peu occupés¹. Cette localisation découle de plusieurs facteurs. Tout d'abord, les compagnies ferroviaires doivent trouver une surface suffisamment étendue pour accueillir les infrastructures. Elles doivent ensuite chercher un endroit correspondant à une situation de communication optimale pour leurs lignes, mais aussi un terrain peu coûteux. Or, en général, les prix sont moins élevés en périphérie que dans les centres-villes. Réunir ces trois critères est la condition indispensable pour qu'une ville ait une gare. Les nuisances occasionnées par le chemin de fer expliquent aussi son rejet du centre-ville, mais l'argument pèse peu à côté de ceux énoncés précédemment.

Les compagnies Victor-Emmanuel et PLM n'imposent pas de façon arbitraire leurs choix. Elles sont tenues de consulter les communes concernées, mais leurs intérêts divergent presque toujours. En 1853, le conseil communal de Chambéry à qui le ministère des Travaux publics demande son opinion au sujet du lieu d'implantation de la future gare, reconnaît qu'il est totalement incompetent en ce qui concerne les exigences techniques que réclame la construction d'une gare, et que par conséquent, son choix ne tient compte que des potentialités de développement représentées par l'entreprise ferroviaire pour la ville². Dans ces conditions, le Victor-Emmanuel et la ville de Chambéry ne peuvent qu'avoir des avis différents. La commune souhaiterait que l'embarcadère soit construit dans les jardins de Nézin, situés à l'est de la ville, tandis que la compagnie penche plutôt pour le quartier de la

¹ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., p. 18.

² AST, Ministero dei Lavori Pubblici, strade ferrate, série II, mazzo 45, extrait du registre de délibérations du conseil communal de la ville de Chambéry, 25 novembre 1853.

Cassine situé plus au nord-ouest. Le ministère des Travaux publics envoie alors sur place un de ses ingénieurs, le Chevalier Ranco, qui arrive à la même conclusion que la compagnie. Les jardins de Nézin sont trop exigus. L'espace ne permet pas d'installer dans la longueur les différents bâtiments – gare, ateliers, entrepôts – et les voies ferrées. Le quartier de la Cassine, qui réunit les conditions énumérées précédemment est finalement adopté. La commune obtient en contrepartie que la gare soit construite le plus près possible de la ville, et que les installations ne touchent pas l'avenue de la Boisse considérée comme la plus belle promenade de Chambéry. La gare est donc située en périphérie, en bordure de la route du Bourget, et est entourée d'espaces agricoles lors de sa construction. Aux alentours se trouvent seulement le cimetière et le marché au bétail. Le chemin de fer se révèle d'ailleurs être un avantage non négligeable pour ce dernier. L'acheminement des animaux est alors facilité.

A Aix-les-Bains, la localisation des gares successives est aussi sujette à discussions. La première, installée à Choudy, est loin de faire l'unanimité au sein de la population comme nous l'avons expliqué plus haut. La Compagnie Victor-Emmanuel obtient gain de cause quant à sa localisation et la fait construire dans des champs à proximité de l'embarcadère de la ville sur le lac du Bourget. La station établie au Gigot en 1857, est construite un peu plus dans les terres, en direction du centre urbain, près des premières habitations, mais toujours dans un espace agricole. Enfin, l'emplacement de la gare construite en 1866, est le fruit de longues négociations. Il doit, pour la municipalité comme pour la Compagnie PLM, être au plus près du centre d'Aix-les-Bains et communiquer facilement avec lui. Une première suggestion est faite en 1862 par le ministère des Travaux publics via l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées de l'arrondissement de Chambéry. Il recommande d'établir la gare sur un terrain inoccupé, situé à 450 mètres de la place centrale. Depuis la gare, deux rues, l'avenue de Tresserve et le chemin des Soupirs, permettraient d'accéder au centre¹. La première est en fait celle qui conduit à Marlioz où des thermes viennent d'être ouverts. L'emplacement est envisagé de façon à ce qu'il laisse suffisamment de place à la ville pour se développer. Mais, les habitants rejettent cette localisation par une pétition. Ils préféreraient que la gare soit construite à égale distance du chemin de Tresserve et du chemin des Rubattes, plus près du centre. La municipalité a également une exigence, que le chemin de fer ne soit pas trop près des thermes. Il doit être « à l'abri des regards du public, afin de ne pas fatiguer les baigneurs qui sont d'ordinaire très impressionnables ² ». Finalement, un compromis est trouvé. La gare

¹ ADS, 56 S 4, mémoire sur le chemin de fer d'Annecy à Aix-les-Bains de l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées de l'arrondissement de Chambéry, 31 décembre 1861.

² AMA, 2 O 1, registre de délibérations municipales, 1862.

est construite à 125 mètres plus au nord de l'emplacement choisi initialement par le ministère, et plus près du chemin des Rubattes. La Compagnie PLM fait attention à ne pas séparer la ville de sa promenade, à ne pas passer au milieu des riches propriétés bâties, et à ne pas trop éloigner la gare de la ville.

Annecy est le dernier exemple marquant que nous prendrons. La gare est une fois encore bâtie à l'extérieur, au nord-ouest de la ville, en pleine campagne. Les élus locaux qui ont longtemps eu peur que le chemin de fer coupe la ville en deux et ne défigure la promenade au bord du lac, sont ainsi rassurés¹. La gare n'est pas le seul bâtiment important à être installé en périphérie du centre. En effet, à la même époque, un hôpital moderne, la préfecture, la caserne de gendarmerie et la prison sont aussi construits au nord de la ville. Le chemin de fer n'est donc pas le seul facteur explicatif de l'étalement urbain d'Annecy dans cette direction. Il participe à un plan d'aménagement urbain décidé par la municipalité.

Si les constructions ferroviaires sont le fait d'entreprises privées, les communes sont obligées de participer elles-aussi à l'édification de certaines infrastructures en lien avec le chemin de fer, puisque ce sont elles qui décident des voies d'accès à établir entre les gares et les centres-villes. A Chambéry, deux sont construites par la ville dès 1857. L'une, la rue neuve de la Boisse est parallèle aux installations ferroviaires, et une autre, latérale, débouche sur la place nouvellement créée devant le bâtiment des voyageurs. A Aix-les-Bains, des travaux d'aménagement suivent aussi l'ouverture de la gare à la fin des années 1860. Une avenue est percée entre le bâtiment des voyageurs et la route impériale. Elle passe par le centre-ville et conduit aux thermes nationaux. Puis, un boulevard parallèle aux installations ferroviaires est également ouvert en 1867, permettant ainsi de connecter le chemin de Tresserve devenu avenue puisqu'élargi, et le chemin des Rubattes.

Les noms donnés à ces nouveaux axes routiers témoignent d'ailleurs de l'importance qu'a désormais prise le chemin de fer dans la ville. Chambéry a dès 1856, sa rue de la gare (rue latérale qui mène à la place de la gare), Aix-les-Bains a son boulevard de la gare (avenue parallèle à la gare) et son avenue de la gare après 1866 (entre le bâtiment des voyageurs et le centre-ville), tout comme Annecy (rue qui mène du centre-ville au bâtiment des voyageurs). Ces appellations sont tout à fait représentatives des premiers temps de l'édification des gares. A Chambéry, en 1877, la rue Neuve de la Boisse, autre voie d'accès depuis le centre, est même rebaptisée rue Sommeiller en hommage à l'ingénieur du tunnel du Mont-Cenis². Les empreintes du chemin de fer dans la ville sont donc diverses.

¹ Voir à ce sujet le chapitre précédent.

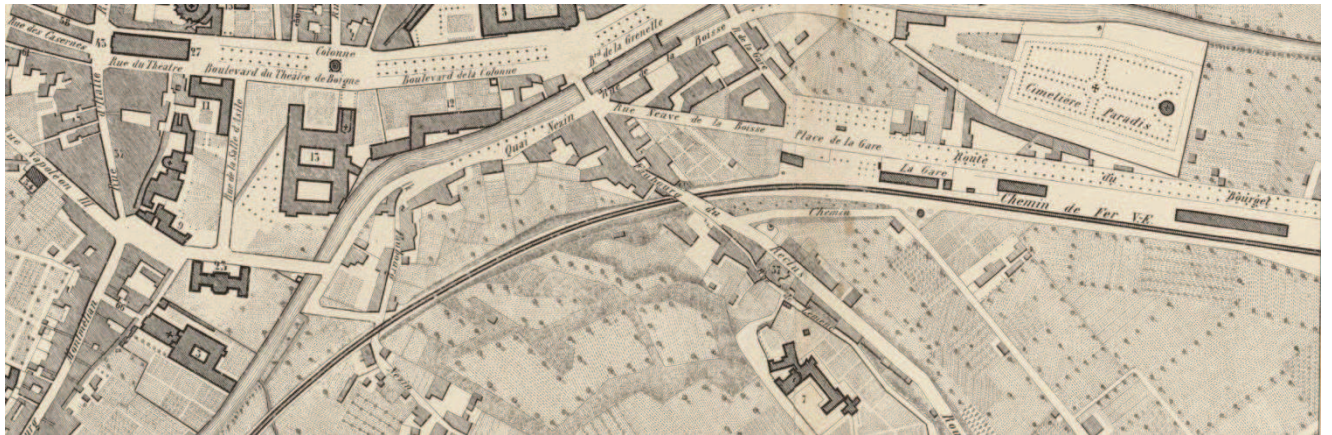
² Bibliothèque municipale de Chambéry, plan de la ville de Chambéry, 1877.

La plus importante reste sans conteste les infrastructures ferroviaires. Elles sont d'ailleurs amenées à prendre de plus en plus de place sur le territoire des communes. Le cas de celles de Chambéry est tout particulièrement intéressant. Jusqu'en 1860, l'emprise ferroviaire reste limitée, puis elle s'accroît progressivement. Une comparaison des plans de la ville entre 1862 et 1888, permet de se rendre compte du phénomène. En 1862, la gare se compose d'un ensemble de sept bâtiments de taille inégale : bâtiment des voyageurs, remises, entrepôts de stockage et abris pour le matériel roulant et de traction (document 33). Une seule voie traverse la ville.



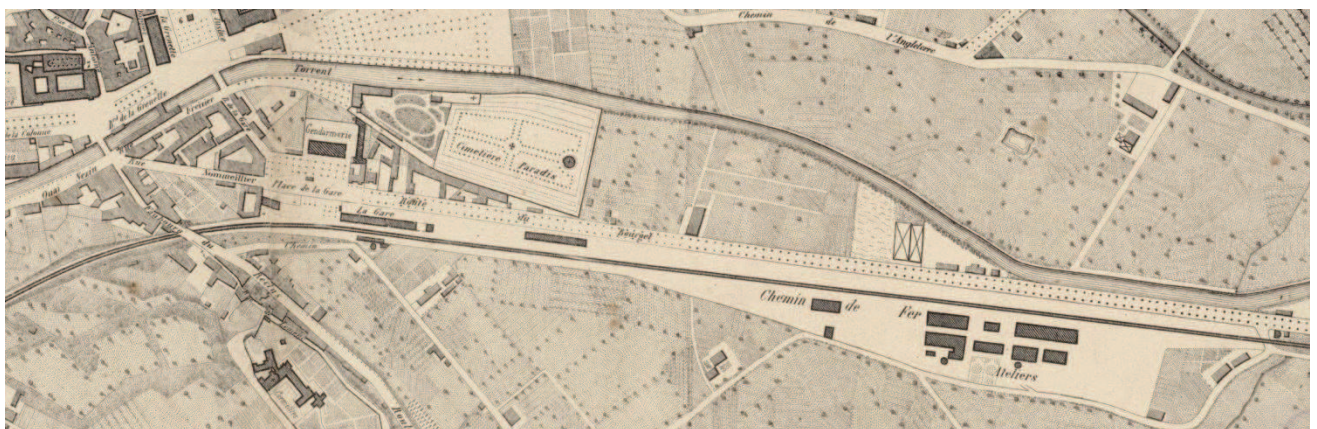
Document 33. Plan de la ville de Chambéry en 1862 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).

Entre 1862 et 1869, une première évolution est à noter (document 34). Le bâtiment des voyageurs est agrandi. Le PLM entreprend ensuite d'étendre les installations vers l'est. Des ateliers et des chemins pour y accéder sont construits dans le prolongement des bâtiments anciens. La compagnie a plus que doublé la surface d'occupation par rapport à 1862. Les installations s'étalent désormais sur un kilomètre.



Document 34. Plan de la ville de Chambéry en 1869 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).

Entre 1876 et 1878, la gare est à nouveau agrandie et des remises sont construites de l'autre côté des voies (document 35). Peu de changements sont apportés jusqu'aux débuts des années 1880. En 1885, une nouvelle voie pour les manœuvres est installée, ainsi que de nouveaux bâtiments, probablement des remises (document 36). Durant les trois années suivantes, les modifications apportées à la gare sont très importantes (document 37). Les voies se sont multipliées. Un embranchement industriel vient même se greffer dessus. Des passerelles pour traverser les voies ont également été construites. Un bâtiment est réservé dorénavant à la petite vitesse, tandis qu'un autre est utilisé pour la grande vitesse. La Compagnie PLM s'est étendue encore un peu plus en largeur et en longueur, à l'est, mais aussi légèrement à l'ouest.



Document 35. Plan de la ville de Chambéry en 1878 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).



Document 36. Plan de la ville de Chambéry en 1885 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).



Document 37. Plan de la ville de Chambéry en 1888 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).

Si l'emprise ferroviaire à Chambéry est de plus en plus importante et tend à se rapprocher du centre ancien par l'ouest, le tissu urbain gagne lui aussi progressivement la gare jusqu'à faire d'elle le centre d'un véritable nouveau quartier.

2.1.2.- La ville vers la gare

De sa construction en 1856 aux premières années de 1860, la gare de Chambéry est encore isolée. La gravure parue dans la revue française, *l'Illustration*, le 7 avril 1860, représentant l'arrivée des troupes françaises en Savoie au moment de l'annexion, met en scène cet isolement (document 38). En effet, au-delà de la représentation politique, ce document fournit des informations sur l'environnement immédiat de la gare. Le bâtiment de voyageurs est de petite dimension. Plusieurs voies de garage se croisent, tandis qu'un réservoir d'eau trône au milieu. La gare est implantée dans un espace peu occupé, pour ne pas dire désert. Une vaste place s'étend devant l'entrée de l'édifice. Seul le petit bâtiment de l'octroi se trouve à proximité immédiate. Les premiers bâtiments, au dernier plan, sont à une bonne distance. La délimitation entre l'espace de la gare et de ses installations, et le reste de l'espace urbain n'est pas clairement établie. Quelques maigres arbres tentent de séparer l'espace privé de l'espace public. De l'autre côté, un mur sépare les rails du quartier d'habitations. La gravure donne une impression de vide autour du chemin de fer. Si quelques libertés avec la réalité sont probablement prises par le dessinateur, il n'en reste pas moins que la gare de Chambéry est construite « au milieu de nulle part », et qu'elle est totalement excentrée du centre-ville.



Document 38. « Arrivée des troupes françaises en gare de Chambéry », *L'Illustration*, 7 avril 1860 (document conservé au Musée Savoisien, Chambéry).

Cet isolement ne dure pas. Dans les années qui suivent, de nouveaux bâtiments sont édifiés aux alentours, attirés par l'animation appelée à régner autour de ce pôle. En 1862, la place de la gare est toujours entourée de prés, mais un bâtiment est construit sur son côté est (document 33). Six ans plus tard, de nouvelles constructions apparaissent de l'autre côté de la route du Bourget, en face des installations ferroviaires (document 34). Le quartier s'étoffe

lentement. En 1877, la caserne de gendarmerie est construite à l'extrémité sud de la place de la gare. Son emplacement traduit la volonté de l'Etat de s'imposer face à une entreprise privée qui en matière de police est indépendante sur de nombreux points¹. Les agents de la Compagnie PLM qui sont autorisés à maintenir l'ordre dans la gare et au seuil de la gare, peinent à la tâche. Les gendarmes, en accord avec la compagnie, prennent alors le relais, ce qui explique leur installation à cet endroit de la ville. Désormais la gare est devenue un endroit à surveiller.

Dix ans plus tard, la place de la gare est entourée d'habitations (document 37). Les installations ferroviaires sont au cœur d'un véritable quartier avec des commerces et des habitations collectives. Le nouveau quartier est délimité au nord par la gare, au sud par la Leysse et à l'est par le cimetière. Il est à noter qu'une usine à gaz a également été construite de l'autre côté de la route du Bourget. C'est désormais cet édifice qui est situé à la périphérie de la ville – pour des raisons de sécurité et pour éviter les nuisances –, comme l'était la gare en 1856. Il n'y a plus de réelle discontinuité urbaine en 1888 entre le centre de la ville et la gare.

Les alentours de la gare n'ont donc plus rien à voir avec ceux de 1860. Une photographie, datant de la fin des années 1880, montre l'évolution (photographie 43). Elle dévoile l'extérieur de la gare de Chambéry. Le bâtiment des voyageurs donne sur une vaste place réservée au stationnement des véhicules. Une large avenue, la route du Bourget, bordée d'arbres et de lampadaires à gaz, en permet l'accès. En face de la gare un trottoir permet aux piétons de circuler. Les bâtiments situés dans la longueur de la gare sont les bureaux de la petite et de la grande vitesse. Les lignes construites sont géométriques, parallèles aux voies ferrées. Le plan d'urbanisme a en fait reproduit ce qui a été réalisé dans les années 1850-1860 – mais à une autre échelle bien sûr – dans les métropoles, notamment à Paris avec les travaux Haussmann². Il est tout à fait représentatif des aménagements réalisés en France autour des gares à cette époque.

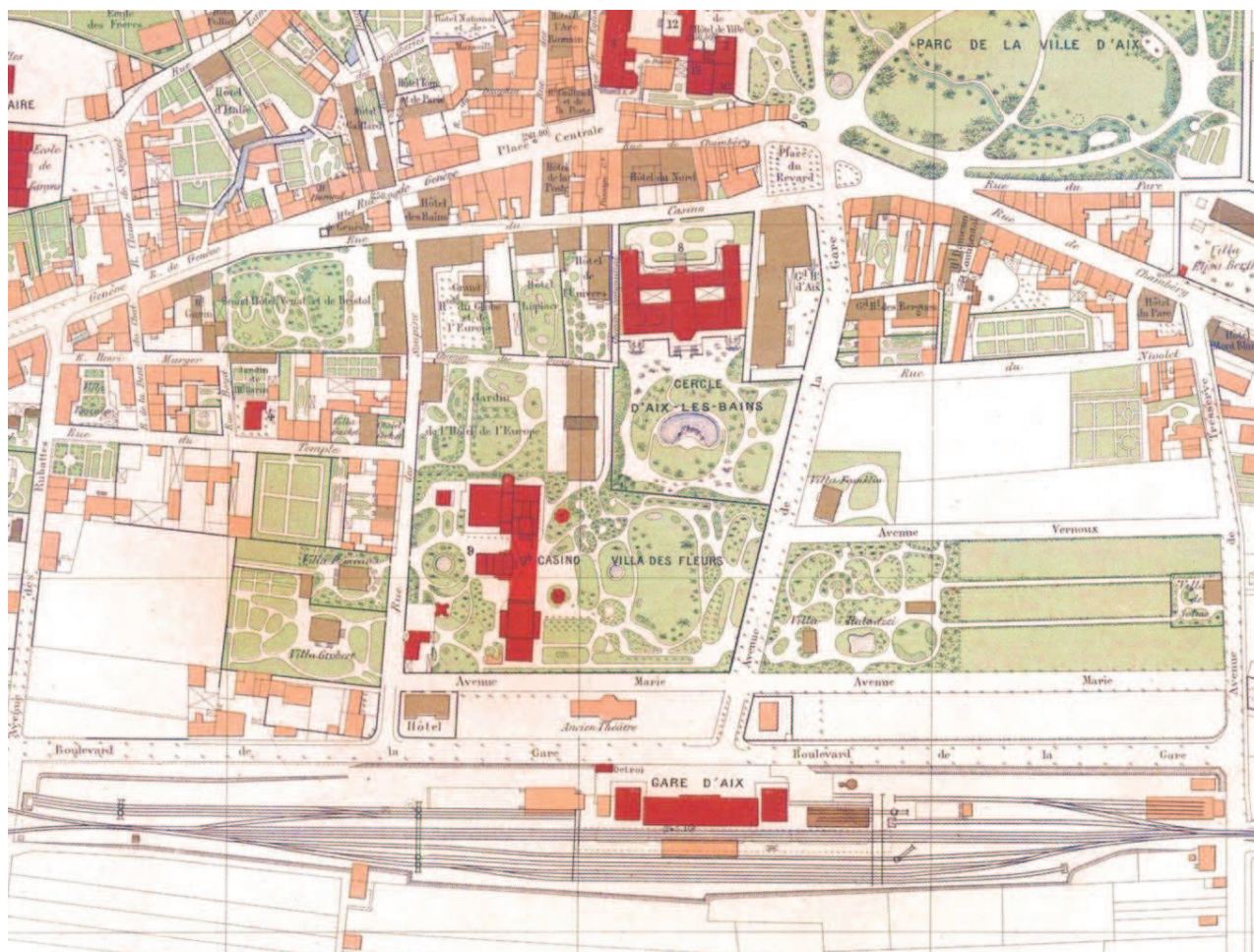
¹ Voir à ce sujet le chapitre 6.

² L. GIRARD, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, A. Colin, 1951, 450 p.



Photographie 43. Extérieurs de la gare de Chambéry à la fin des années 1880 (collection rail.savoie.fr).

A Chambéry, ville et chemin de fer ont donc une attirance réciproque. Le cas d'Aix-les-Bains est un peu différent. En effet, les deux premières gares, celles de Choudy et du Gigot ne sont pas à l'origine de l'apparition de nouveaux quartiers. Avec celle de 1866, le PLM cherche à s'implanter au plus près des constructions existantes. En face de la gare se trouvent déjà le Cercle et le théâtre. Au départ, ce sont donc les activités qui attirent le chemin de fer et non l'inverse. Puis, dans une deuxième phase, la gare d'Aix-les-Bains attire à son tour. En 1872, un second casino, la Villa des fleurs, est implanté juste en face, ainsi que de nouveaux hôtels. La ville s'étend dans cette direction (document 39).



Document 39. Plan de la ville d'Aix-les-Bains en 1885 (document conservé aux archives municipales d'Aix-les-Bains).

Les gares deviennent donc des pôles vers lesquels convergent de nouvelles activités. Cependant, une nuance doit être apportée à cette attraction. Elle n'entraîne pas de concurrence au sol entre la gare et les autres activités, comme cela peut être le cas dans les villes densément peuplées¹. Chambéry et Aix-les-Bains ne sont que de modestes villes qui ne comptent respectivement que 19 000 et 4 000 habitants environ durant toute la période². Les évolutions ne peuvent donc pas être aussi spectaculaires que pour les grandes villes. De plus, la proximité de la gare n'est pas la seule explication de ces implantations. La disponibilité et le prix du foncier moins élevé à la périphérie du centre-ville sont également à prendre en compte.

Enfin, le chemin de fer peut également accentuer des évolutions morphologiques déjà amorcées, comme à Saint-Michel-de-Maurienne. Au début du XIXe siècle, le village est situé en hauteur de la route traversant la Maurienne. Puis, avec l'aménagement de la route royale

¹ S. SAUGET, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, op. cit., p. 18.

² ADS, série 6 M, recensements des populations.

menant au col du Mont-Cenis sous la Restauration sarde, quelques habitations s'établissent un peu plus bas, en direction de la route en question. L'arrivée du chemin de fer accentue davantage cette tendance. Le vieux village est progressivement délaissé au profit d'un nouveau quartier en contre-bas. Un glissement de la centralité s'opère donc en deux temps, vers la route tout d'abord, puis le long du chemin de fer. L'étalement urbain de Saint-Michel-de-Maurienne se fait à partir de là, selon un axe nord-sud (photographie 44). Les habitations construites en longueur, entourent progressivement la gare et ses bâtiments.



Photographie 44. Etalement urbain de la commune de Saint-Michel-de-Maurienne le long de la voie ferrée, vers 1870 (S. SACCO, *Fell. Il sistema che permise di valicare il Moncenisio in ferrovia*, Borgone Susa, Ediziono del Graffio, 2010, p. 82).

Le chemin de fer avec sa gare est sans conteste un élément de perturbation et de structuration des quartiers urbains en Savoie. Dans quelques rares cas, les mutations qu'il engendre sont telles qu'elles ne concernent plus l'échelle de quartiers, mais de communes entières. Modane et Fourneaux en constituent les exemples les plus extrêmes. Le chemin de fer modifie l'essence même de ces communes. Petits villages à dominante agricole jusqu'à l'ouverture du chantier du tunnel du Mont-Cenis, elles sont transformées après cette date, en une véritable cité ferroviaire.

2.2.- Apparition d'une ville ferroviaire : Modane-Fourneaux

Modane et Fourneaux sont les deux communes de Savoie dont la morphologie et la physionomie ont le plus évolué avec l'arrivée du chemin de fer. Jusque-là, leurs populations vivaient majoritairement de l'agriculture – difficilement –, et du roulage pour une partie des habitants de Modane, bourgade qui constituait une étape sur la route du Mont-Cenis. Modane est d'ailleurs la seule commune de Maurienne, tournée vers cette activité à ne pas souffrir globalement de son arrêt. Le chemin de fer remplace pour elle avantageusement la route.

Modane et surtout Fourneaux, connaissent de premiers bouleversements avec le chantier du percement du tunnel du Mont-Cenis entre 1857 et 1871. En effet, les différentes habitations à destination des ouvriers, des employés et des ingénieurs, les ateliers et les bâtiments des compresseurs sont construits sur le territoire de Fourneaux. Des habitants se trouvent expropriés, tandis que des centaines d'ouvriers, voire des milliers au plus fort du chantier, s'installent temporairement dans la commune¹. La période allant de 1857 à 1871, constitue en fait une première étape vers la cité ferroviaire que forment Modane et Fourneaux dans la seconde moitié des années 1880.

L'étape suivante est marquée par la construction des installations ferroviaires à proprement parlé. La question de leur emplacement fait une nouvelle fois débat. Les municipalités de Fourneaux et de Modane entrent alors en compétition pour obtenir que la gare soit construite sur leur commune². Mais, la première qui compte un peu moins de 400 habitants au moment des négociations, a du mal à faire face à Modane qui, à la même date, a plus de 1 300 habitants³. D'ailleurs, il ne semble pas que Fourneaux soit officiellement consultée par le ministère des Travaux publics sur l'emplacement de la gare. En revanche, Modane l'est bien. Le conseil municipal propose en 1868, qu'elle soit établie sur la rive droite de l'Arc, à Loutraz, en amont de Modane. La Compagnie PLM prend en considération cette option et fait réaliser des plans (document 40). L'endroit est suffisamment large pour y installer une gare à vocation internationale, et il est aussi à l'abri des crues de l'Arc, fréquentes à cette époque. Le bourg de Modane se trouverait par contre, séparé de la gare par la rivière. Le tracé du chemin de fer contournerait la commune pour rejoindre l'entrée du tunnel située sur l'autre rive de l'Arc.

¹ Voir à ce sujet le chapitre 4.

² S. COLLOMBET, E. WAILLIEZ, *Monographie de Fourneaux-Modane-gare*, Le Havre, Imprimerie A. G. Lemale, 1900, 112 p.

³ ADS, 6 M, recensement des populations.



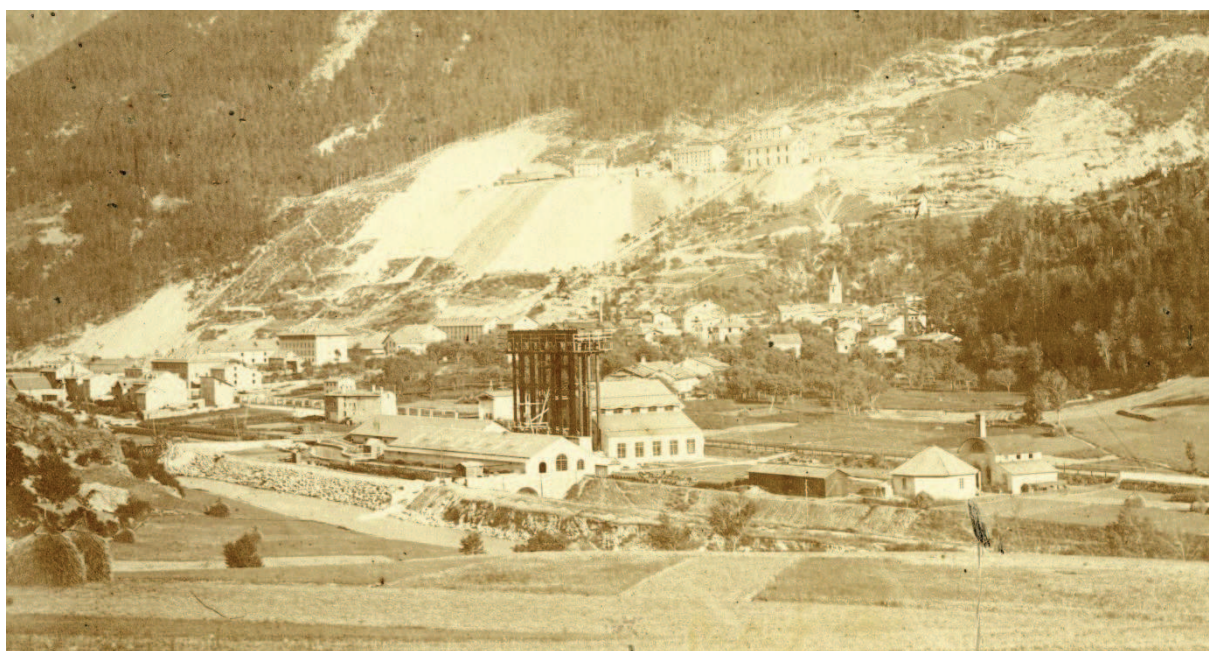
Document 40. Projet d'implantation de la gare sur la commune de Modane réalisé en 1868 par la Compagnie PLM (échelle 1/10 000^e) (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la cote 1 FS 3654).

Un arrêté du ministère des Travaux publics daté du 21 janvier 1869, approuve l'emplacement de la gare à Loutraz, mais la Compagnie PLM n'est pas persuadée qu'il s'agit de l'endroit idéal. En effet, elle souhaiterait que la voie ferrée suive plutôt la rive gauche de l'Arc, depuis le hameau du Freney¹. La gare serait implantée dans la plaine entre Modane et Fourneaux. Le choix est loin de faire l'unanimité parmi les habitants de Modane puisqu'il place la gare à plus d'un kilomètre du bourg. La commune souhaite que les commerces existants puissent profiter de l'arrivée du chemin de fer, ce qui est impossible à une telle distance². Le conseil municipal tente de faire changer d'avis la Compagnie PLM en arguant que cet endroit est sujet à la fois aux inondations de l'Arc et du torrent du Charmaix, ainsi qu'aux éboulements de la montagne du même nom. Elle n'obtient pas gain de cause. La gare est finalement installée sur la rive gauche de l'Arc, sur des terrains presque inoccupés de la commune de Modane, mais à plus courte distance du centre de Fourneaux que de celui de Modane.

¹ Délibérations du conseil municipal de Modane, 4 avril 1869.

² *Ibidem*.

La morphologie urbaine des deux communes s'en trouve alors transformée. Le village ancien de Fourneaux est situé en hauteur par rapport au tracé de la voie ferrée. Un glissement commence à s'opérer en contre-bas, lors de la construction des infrastructures destinées au chantier du tunnel du Mont-Cenis. Ce phénomène est observable sur une photographie prise en 1870 (photographie 45). Ainsi, les bâtiments du chantier sont disposés tout en longueur. En amont, se trouve le centre ancien de Fourneaux organisé autour de son église. Le plan incliné communiquant avec l'entrée de la galerie de percement est également visible.



Photographie 45. Vue de Fourneaux en 1870 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

Une fois les travaux terminés, les bâtiments sont récupérés par la Compagnie PLM, par les douanes, puis par l'armée dans les années 1880. D'autres habitations sont progressivement construites dans les interstices laissés entre ces bâtiments. Le nouveau quartier en contre-bas du village ancien s'étoffe et s'étend au fil du temps, toujours en longeant la voie ferrée en direction de la gare. Un nouveau centre de village avec ces commerces naît alors à cet endroit.

L'arrivée du chemin de fer sur le territoire de Modane bouleverse tout autant son organisation. La gare est établie à un kilomètre du centre dans un espace inoccupé (photographie 46). Une photographie prise également en 1870, alors que la gare est encore en construction, témoigne de son isolement. Une ou deux habitations seulement se trouvent à proximité immédiate. La gare est située en bordure de la route nationale n° 6 qui a d'ailleurs

été déplacée et exhaussée pour arriver au niveau de la plate-forme des rails. Derrière la gare, l'Arc coule séparant les terres de la commune en deux. Sur la photographie, le centre ancien de Modane est reconnaissable en arrière-plan. Ce document montre également l'emprise des installations ferroviaires au sol. Bien que les travaux ne soient pas achevés, il est possible de reconnaître la gare des voyageurs (le bâtiment en bordure de route), à côté de laquelle se trouve la gare des marchandises, en face d'elle le dépôt des marchandises, et un peu plus loin en direction de Fourneaux, deux entrepôts pour les locomotives. Les tracés des rails sont visibles entre les gares des voyageurs et des marchandises, et le dépôt. L'emprise ferroviaire s'étend encore davantage pendant les décennies suivantes. Les gares de marchandises et de voyageurs sont agrandies en direction de Modane. D'autres entrepôts et bâtiments administratifs sont construits. De nouvelles voies de manœuvre et de garage sont posées, et un quai à bestiaux est installé¹. Les installations s'étalent à la fois en direction de Modane et de Fourneaux.



Photographie 46. Vue de la gare de Modane en construction en 1870 (R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Roux, 1997, p. 103).

¹ ADS 52 S 4, descriptif de la gare de Modane en 1885-1886.

Les infrastructures ferroviaires ne restent pas longtemps isolées. Dès 1871, des commerces viennent s'installer aux alentours. L'urbanisation se développe le long de la voie ferrée, de part et d'autre de la route nationale, et en direction de Fourneaux. Un nouveau quartier apparaît même derrière la gare, dénommé très classiquement « quartier de la gare ». En 1872, les alentours de la gare comptent 17 habitations individuelles, et surtout collectives, logeant 116 personnes. Seulement 4 ans plus tard, ce sont 43 maisons logeant 581 personnes qui sont à proximité¹. Le bâti se densifie autour de la gare. Si le centre administratif de Modane reste dans le bourg ancien avec la présence de la mairie, le cœur économique est bel et bien déplacé vers la gare. Les tissus urbains de Modane et de Fourneaux s'étendent rapidement l'un vers l'autre, pour finir par ne former qu'un seul ensemble à la fin des années 1880.

Le cas de Modane et Fourneaux correspondent parfaitement à l'analyse réalisée par le géographe G.-P. Torricelli sur l'évolution dans le temps des relations entre systèmes de transport et urbanisation dans les Alpes. Il a mis en évidence que pendant la période où les routes de cols constituent le moyen de la traversée alpine, les villes traversées ont un « développement radial-concentrique ». Puis, lorsqu'elles deviennent des villes de la traversée ferroviaire, elles connaissent un développement linéaire, et forment éventuellement des conurbations avec les communes voisines².

Les deux villages de Modane et de Fourneaux sont donc totalement métamorphosés par l'arrivée du chemin de fer. Leur morphologie, mais aussi leur tissu économique, évolue. Dorénavant, les emplois sont tournés essentiellement vers l'entreprise ferroviaire et les douanes, puisque la gare de Modane est une station de frontière³.

Le chemin de fer est donc à l'origine de profonds changements dans l'organisation des territoires où il s'arrête, par son emprise dans l'espace urbain tout d'abord, et par l'attraction qu'il exerce ensuite. Il devient un pôle – ou le pôle dans le cas de Modane et de Fourneaux – autour duquel vient se greffer le bâti qui comprend habitations et commerces. Un étalement urbain et de nouvelles centralités en résultent alors à grande échelle.

¹ J. GUY, *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, op. cit., p. 64.

² G.-P. TORRICELLI, « Reti di trasporto e retti di città, il caso dell'Arco alpino » in P. BONAVERO, E. DANSERO (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, Torino, Utet Libreria, p. 318-333. G.-P. TORICELLI, « Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse », op. cit., p. 34.

³ Cet aspect sera traité dans le chapitre suivant.

Mais, les répercussions du chemin de fer sur l'organisation du territoire savoyard se mesurent également à plus petite échelle. La traversée ferroviaire crée de nouvelles centralités. Hiérarchie ferroviaire et hiérarchie urbaine ne sont alors pas obligatoirement superposables.

2.3.- Fonction nodale et hiérarchie urbaine en Savoie

De la même façon qu'il a longtemps été considéré comme le vecteur du développement économique des villes, le chemin de fer a aussi été identifié comme le responsable de l'évolution de la hiérarchie urbaine. Géographes puis historiens ont insisté sur ses impacts démographiques, sur son rôle dans l'exode rural et sur la croissance des villes¹. Mais, ces liens de causalité ont depuis, eux-aussi été nuancés². Le chemin de fer n'est pas le seul facteur à prendre en compte pour expliquer l'évolution de la hiérarchie urbaine. Les données administratives et économiques sont également à considérer. En Savoie, il n'entraîne ni d'explosion démographique – hormis le cas de Modane-Fourneaux – ni de départs définitifs massifs. Si nous considérons les villes les plus peuplées de Savoie et de Haute-Savoie, aucune corrélation n'est à noter entre l'arrivée du chemin de fer et l'évolution de leur population. Ainsi, Chambéry compte 19 000 habitants environ entre 1850 et 1880, Annecy 11 000 habitants environ des années 1860 aux années 1880. La population d'Aix-les-Bains reste elle aussi stable, autour de 4 000 habitants, tout comme celle de la Roche-sur-Foron (3 100 habitants entre 1866 et 1886). Celle de Thonon-les-Bains quant à elle, augmente, puisqu'elle passe de 5 400 en 1884 à près de 5 800, cinq ans plus tard. Il en est de même pour Albertville (près de 5 100 en 1881 et près de 5 500 en 1886)³. Mais, cette hausse est liée à la fois au développement d'activités économiques qui attirent la main-d'œuvre, ainsi qu'à l'accroissement démographique naturel.

En revanche, la population de Saint-Jean-de-Maurienne diminue. De 3 400 habitants en 1858, elle passe à 3 000 environ en 1886. Le même phénomène est constaté à Saint-Michel-de-Maurienne (2 380 habitants en 1866, et 2 045 en 1886). Mais ces baisses de la

¹ A. CHATELAIN, « Démogéographie du grand tronc ferré sud-est », *Etudes rhodaniennes*, 1947, p. 35-82. P. GEORGE, « Chemin de fer et développement urbain », in *Mélanges à Maurice Pardé*, Rennes, Presses universitaires de Bretagne, p. 229-237.

² D. LARROQUE, G. JIGAUDON, *Petites villes et infrastructures de transport 1851-1954, t. I Les données, t. II La France et les régions*, Paris, CNAMD, 1982-1985. D. PUMAIN, « Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle », *Annales de géographie*, n° 507, septembre-octobre 1982, p. 529-550.

³ ADS et ADHS, série 6 M, recensements des populations (1860-1886).

population peuvent s'expliquer par la fermeture des activités industrielles et d'extraction évoquées précédemment. Le chemin de fer ne fait que seulement accompagner les mouvements démographiques.

Si maintenant nous considérons l'évolution démographique des communes non desservies par le chemin de fer, nous constatons également une hausse de leur population. Moûtiers compte environ 2 000 habitants en 1858, et 2 300 en 1886¹. Le même phénomène touche Cluses alors qu'elle n'est pas encore desservie par le chemin de fer (c'est chose faite en 1890). Le rail n'est donc pas l'unique facteur des évolutions démographiques que connaissent les villes savoyardes dans les années 1850-1880. L'accroissement naturel, la trame urbaine préexistante et les facteurs économiques pèsent davantage. Le phénomène n'est pas propre à la Savoie. D. Pumain a fait le même constat à l'échelle de la France pour le XIXe siècle².

En revanche, le rail fait bel et bien naître de nouvelles centralités à l'échelle de la Savoie qui sont indépendantes de la hiérarchie urbaine héritée. Dès l'ouverture du chemin de fer Victor-Emmanuel, deux villes deviennent les principaux pôles ferroviaires, Chambéry et Aix-les-Bains. La hiérarchie ferroviaire reproduit ici la hiérarchie urbaine. Chambéry est à la fois la principale ville de la Savoie en terme d'habitants, ainsi que la capitale de la province. Elle abrite également le siège social de la compagnie ferroviaire, tous ses services administratifs, ainsi qu'une partie des services techniques (ateliers de réparations, parc de locomotives). Aix-les-Bains en tant que terminus de la ligne durant une courte période de 1856 à 1857, occupe aussi une place centrale dans cette hiérarchie ferroviaire. Avec la constitution d'un véritable maillage ferré sur le territoire, Chambéry et Aix-les-Bains deviennent également des nœuds ferroviaires c'est-à-dire au sens strict des gares situées « à la jonction d'au moins deux lignes de chemin de fer, soit trois directions ³ ». De Chambéry partent les lignes Montmélian (1856), Aix-les-Bains (1856) et Saint-André-le-Gaz (1884). Depuis Aix-les-Bains, les voies vont dans la direction de Chambéry (1856), Culoz (1858), et d'Annecy (1866).

Aix-les-Bains en 1856-1857, est alors ce que les géographes du groupe de recherches INTERFACE appellent une interface de type « adaptateur ⁴ », c'est-à-dire un nœud dans

¹ *Ibidem*.

² D. PUMAIN, « Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle », *op.cit.*

³ S. AUPHAN, « Les nœuds ferroviaires, phénomène résiduel ou points forts de l'espace régional ? », *L'Espace géographique*, n° 2, 1975, p. 128.

⁴ INTERFACE, *Le concept d'interface comme instrument d'analyse des espaces frontaliers et d'orientation de leur aménagement*, présentation PPT, accessible en ligne. « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace géographique*, 3, 2008, p. 193-207.

lequel s'opèrent les transformations nécessaires en vue d'assurer le passage d'un système à un autre. En effet, le chemin de fer s'arrête à Aix-les-Bains, où il est mis en correspondance avec le bateau. C'est à cet endroit que sont alors installés les services de la douane sarde. Mais, avec le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Innocent, c'est ce dernier qui devient l'interface de type adaptateur. Un glissement des services douaniers sardes s'opèrent également à Saint-Innocent. Aix-les-Bains n'est plus qu'une antenne de desserte puisqu'un raccordement est construit en direction du centre-ville. Aix-les-Bains redevient un nœud avec l'ouverture de la ligne vers Annecy en 1866.

Une fois le chemin de fer Victor-Emmanuel raccordé au réseau français à Culoz, Saint-Innocent perd également ce rôle d'interface. Culoz, bien que qu'étrangère avant 1860, puis après cette date située à l'extérieur du territoire savoyard d'un point de vue administratif, à toute sa place dans l'organisation ferroviaire savoyarde. Elle n'est pas le terminus de la ligne, bien au contraire. Culoz constitue le « pied-de-traversée ¹ », tel que le définit le géographe K. Sutton, c'est-à-dire qu'« il opère l'intégration du réseau considéré comme à spécificités Alpines dans le réseau national ² ». Le « pied-de-traversée » concentre les itinéraires. Ainsi, les itinéraires en provenance de Chambéry, Paris, Lyon et Genève arrivent à Culoz. Cette dernière est un nœud de correspondances. Elle concentre les flux dans un même axe, celui du Mont-Cenis.

Avant l'annexion, Culoz est aussi la gare-frontière qui accueille les services des douanes françaises et sardes. L'évolution de la frontière en 1860 lui fait perdre ce statut qui est alors dévolu à Saint-Jean-de-Maurienne jusqu'en 1862. Les services des douanes français s'installent dans cette dernière ville. Avec le prolongement de la ligne, c'est au tour de Saint-Michel-de-Maurienne jusqu'en 1871 d'être la gare frontière, puis de Modane à partir de cette date. Un glissement de la frontière s'opère en lien avec le chemin de fer. La hiérarchie ferroviaire évolue donc avec le prolongement de la ligne. De 1857 à 1862, Saint-Jean-de-Maurienne est l'un des principaux pôles ferroviaires avec Chambéry, Aix-les-Bains et Culoz. La taille de la gare et ses installations destinées à accueillir voyageurs et marchandises en témoignent ³. Saint-Michel-de-Maurienne la remplace ensuite dans les fonctions nodales et la hiérarchie urbaine lorsqu'il devient le terminus de la ligne et le point de départ du chemin de fer Fell. Puis, avec l'ouverture du tunnel, la concentration des fonctions centrales et nodales à Modane décline la gare de Saint-Michel-de-Maurienne. L'ouverture du tunnel accomplit

¹ K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulaire*, op. cit., p. 158.

² *Ibidem*.

³ Les infrastructures ferroviaires à Saint-Jean-de-Maurienne ont été décrites dans le chapitre 5.

cette migration nodale et centrale vers le cœur du massif, reproduisant au gré de l'avancée du chemin de fer, le mouvement opéré par la frontière française depuis le Rhône jusqu'à la ligne de crête. Modane semble plus devoir à ce mouvement ascendant en ce qui concerne ses relations avec l'appareil ferroviaire et central¹ qu'au mouvement descendant qu'a décrit le géographe H. Chamussy².

En effet, Modane occupe une place toute particulière tant dans le fait urbain que nodal en Savoie. Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, H. Chamussy décrit Modane comme un simple relais sur la route du Mont-Cenis dont la fonction est de changer les chevaux avant les fortes rampes de Lanslebourg. Modane ne compte que 1 204 habitants en 1858. C'est l'approche de la traversée. Elle possède cependant un rôle administratif. En effet, Modane chef-lieu de canton sous la Révolution et l'Empire, devient un chef-lieu de mandement à la Restauration sarde, et redevient un chef-lieu de canton en 1860. Néanmoins, c'est Lanslebourg, commune située à 23 kilomètres en amont de Modane, qui joue le rôle le plus important dans le domaine économique³. Elle constitue le « pied de col » du Mont-Cenis. La notion de « pied de col » a été diffusée par H. Chamussy en 1968. Il le définit comme le point de départ de l'itinéraire de franchissement⁴. Sa situation est associée selon H. Chamussy, à un site, la confluence située au pied topographique d'un col qui supporte une voie communément empruntée en vue de lier les deux versants. Cette définition a ensuite été précisée. Le pied de col est « le pôle technique et économique-politique au niveau duquel on change de mode ou d'opérateur de transport⁵ ». Lanslebourg est au même titre que Modane un chef-lieu de canton pendant la période de la Révolution et de l'Empire, puis un chef-lieu de mandement à la Restauration sarde, et à nouveau un chef-lieu de canton après l'annexion. C'est à cet endroit que les voyageurs – ou les marchandises – quittent les diligences pour des voitures plus adaptées aux fortes pentes, ou pour des traîneaux l'hiver, et conduits par des habitants des environs⁶. Lanslebourg est un pôle autour duquel se greffent des services (voitures, auberges, relais, cafés) en lien avec sa position de carrefour. En effet, le bourg est à la jonction des routes de l'Iseran et du Mont-Cenis.

¹ K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, op. cit., p. 71.

² H. CHAMUSSY, « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, op. cit., p. 425-468.

³ Voir à ce sujet le 1.2.1 de ce chapitre.

⁴ H. CHAMUSSY, « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, op. cit., p. 429-430.

⁵ X. BERNIER, « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises. Contribution à une définition plurivalente et dynamique », *Cahiers de géographie Edytem*, n° 2, 2004, p. 101.

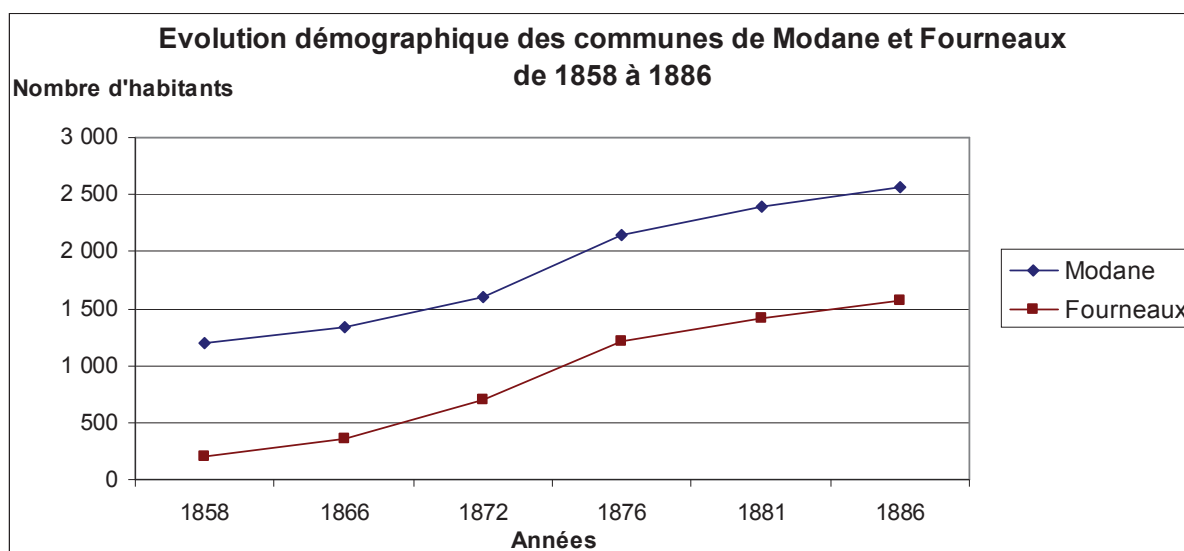
⁶ Voir à ce sujet le 1.2.1. de ce chapitre.

Avec l'arrivée du chemin de fer et l'ouverture du tunnel, Lanslebourg perd son rôle nodal au profit de Modane qui prend elle-aussi des caractéristiques de pied de col. En effet, l'itinéraire routier de franchissement lorsqu'il continue à être emprunté, commence désormais à Modane où se situe la rupture de charge. Le pied de col s'adapte alors à une nouvelle intermodalité qui n'est plus fondée sur la combinaison route-route, mais chemin de fer-route. Mais, la qualité première de Modane n'est pas nodale, puisqu'elle n'est pas le point de connexion de deux routes de col, mais centrale¹. Ce ne sont pas ces fonctions nodales locales qui remodelent l'espace urbain, mais les fonctions centrales nationales projetées depuis l'aval. Modane devient avant une « tête de tunnel ». La notion de tête de tunnel a également été avancée par H. Chamussy en 1968². Elle répond à de critères précis. Elle ne peut s'appliquer qu'à une traversée transfrontalière. L'installation à Modane de la gare-frontière, des services du PLM et de la Compagnie de la Haute-Italie, et des douanes françaises et italiennes, font de cette gare le principal centre ferroviaire de la Savoie, supplantant Chambéry. Modane concentre les fonctions centrales et régaliennes qui sont projetées depuis l'extérieur, depuis Paris. Il ne faut pas oublier que le chemin de fer est un moyen de pénétration du pouvoir central dans cette nouvelle périphérie géographique française. De cette nouvelle fonction, une recomposition de l'armature urbaine de la Maurienne apparaît autour de la migration des compétences nodales et centrales vers l'amont. Modane passe du statut de bourg à celui de véritable ville. En effet, sa population croît fortement avec l'ouverture du tunnel (graphique 7). De 1 204 habitants en 1858 (les ouvriers du chantier du percement ne sont pas comptés dans ces chiffres), sa population atteint 1 343 habitants en 1866, 1 599 en 1872, 2 144 en 1876, 2 394 en 1881 et 2 572 en 1886. Fourneaux avec lequel tend à se former une continuité du bâti, connaît la même évolution (graphique 7). De 200 habitants en 1858, la population passe à 356 en 1866, à 700 en 1872, à 1 220 en 1876, à 1 416 en 1881, et à 1 576 en 1886³. Modane devient donc le centre ferroviaire principal de la Savoie, en même temps qu'elle occupe une nouvelle place dans la hiérarchie urbaine du territoire.

¹ K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, op. cit., p. 71.

² H. CHAMUSSY, « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, op. cit., p. 429-430.

³ AD, 6 M, recensements des populations.



Graphique 7. Evolution démographique des communes de Modane et de Fourneaux entre 1858 et 1886, d'après les recensements de populations, ADS 6 M (E. Cottet Dumoulin).

Une dynamique de recomposition est aussi à l'œuvre sur le versant italien. Le cas de Bardonnèche, entrée du tunnel de l'autre côté des Alpes, est cependant différent de celui de Modane. Le village profite peu de l'ouverture du tunnel. Les installations ferroviaires sont beaucoup plus réduites qu'à Modane qui est la gare-frontière, et qui à ce titre concentre les installations douanières. Bardonnèche n'est donc pas une « tête de tunnel ». Si de nouveaux pôles apparaissent du côté français comme Modane ou Culoz, d'autres en revanche disparaissent de l'autre côté du Mont-Cenis. Le cas de Suse est de ce point de vue particulièrement intéressant. La ville est l'autre pied de col du Mont-Cenis, mais n'est pas pour autant le pendant de Lanslebourg¹. Une dissymétrie existe entre les deux². C'est ici que viennent confluer les itinéraires des routes des cols du Mont-Genèvre et du Mont-Cenis. Suse prend même une nouvelle dimension avec la mise en circulation du chemin de fer Fell, puisqu'elle constitue son terminus en même temps que le point de rupture de charge avec le chemin de fer traditionnel vers Turin. L'ouverture du tunnel du Mont-Cenis et la fermeture du chemin de fer Fell mettent fin à cette position stratégique. Suse se retrouve évitée. L'itinéraire ferroviaire du Mont-Cenis évite la ville, alors même que Suse ne perd pas ses fonctions centrales. La gare de Suse devient un terminus. C'est à Bussoleno, à un peu moins de 5 kilomètres à l'est, que l'embranchement depuis Suse rejoint la ligne du Mont-Cenis. Suse se trouve alors dans la même situation d'Aix-les-Bains entre 1857 et 1866, elle devient une antenne de desserte.

¹ *Ibidem*.

² K. SUTTON, *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, op. cit., p. 71.

Le chemin de fer seul ne fait donc pas tout. C'est un levier d'opportunités pour des transformations et des adaptations. Deux dynamiques sont en fait à l'œuvre : une dynamique nodale et une dynamique centrale. La première est liée à l'évolution du chemin de fer avec une terminaison à Saint-Jean-de-Maurienne (1856), Saint-Michel-de-Maurienne (1862), puis Modane (1871). C'est tout un système de transport qui s'adapte avec une utilisation de l'intermodalité (rail-route, rail-rail Fell) palliative et temporaire et dont le point de rupture de charge est repoussé vers l'intérieur du massif jusqu'à être supprimé (rail-rail Fell) ou relégué à un rôle plus local (rail-route). Une appropriation de cette donne nodale par le tissu productif local apparaît alors et contribue à l'affirmation du rôle de Modane en tant que bourg-centre au pied de la Haute-Maurienne. Mais, la recomposition des jeux de centralité en lien avec la progression du chemin de fer est peut-être plus encore le fait de la projection de l'autorité de l'Etat central français vers la nouvelle frontière dessinée en 1860. La marche du chemin de fer rythme la progression de l'avancée des bureaux de douane vers l'intérieur du massif et consacre Modane dans son rôle de « tête de tunnel ».

Ces deux dynamiques nodale et centrale sont alors à la base de profondes recompositions des hiérarchies urbaines en Savoie. L'invention de Modane voit son corollaire en l'affaiblissement de Lanslebourg, alors que Chambéry est réaffirmée dans ces fonctions et prérogatives de centralité.

Le chemin de fer en Savoie est sans conteste créateur d'opportunités et de potentialités. Les élus locaux et les particuliers profitent de son arrivée pour dynamiser des activités anciennes et pour en créer de nouvelles. Il accompagne en fait les transformations économiques et sociales qui touchent les villes dans la seconde moitié du XIXe siècle.

Le chemin de fer est aussi un des vecteurs d'évolution du tissu urbain. La morphologie et la physionomie des villes qui sont desservies changent. Les infrastructures ferroviaires transforment l'image de la ville jusqu'à devenir dans des cas extrêmes comme pour Modane-Fourneaux, la ville elle-même. En définitive, le tissu urbain évolue au contact du chemin de fer, mais à l'inverse la ville impacte aussi le chemin de fer. Nous pouvons donc parler de congruence ou d'adaptation réciproque pour caractériser ce phénomène¹.

¹ A. BERQUE, « Territoire et personne : l'identité humaine », *Desigualde & Diversidade, Revista de Ciencias Sociais da PUC-Rio*, n°6, janvier-juillet 2010, p. 25-37.

En effet, les effets structurants sont à nuancer. La présence ou l'absence du rail ne suffit pas à expliquer la réussite ou le déclin d'une activité ou du territoire savoyard dans son ensemble. Le chemin de fer projette certes les villes qu'il dessert dans une dynamique nouvelle, mais en contrepartie, il contribue à conduire d'autres espaces au repli. Il accentue les inégalités entre les espaces qui en bénéficient et ceux qui en sont privés.

Enfin, le chemin de fer est à l'origine d'une nouvelle hiérarchisation fondée sur les fonctions centrales et nodales indépendantes de la hiérarchie urbaine héritée. Modane se retrouve alors à la tête de cette hiérarchie fonctionnelle, du fait de son statut de gare-frontière. Le chemin de fer fait apparaître une nouvelle donne territoriale.

Chapitre 9

Le chemin de fer savoyard dans l'étau des relations franco-sardes et franco-italiennes

Comme nous avons pu le voir jusqu'à présent, le chemin de fer savoyard est un objet à la dimension internationale très prononcée que cela soit dans le domaine financier, commercial, technique, ou voire même culturel. Il est surtout au cœur des relations politiques et diplomatiques qu'entretient le royaume de Sardaigne, puis d'Italie, avec la France.

L'objectif de ce chapitre est alors d'analyser les impacts des relations internationales et plus particulièrement des jeux politiques menés entre les deux versants des Alpes sur le chemin de fer savoyard, des années 1850 aux années 1880. Cette période est marquée à la fois par le rapprochement entre la Sardaigne et la France sur fond d'unité italienne, et par l'éloignement de cette dernière et du jeune royaume italien causé notamment par les désaccords des deux Etats sur la question romaine, et surtout par l'alliance entre l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie conclue en 1882¹. Alors, dans quelles mesures ces principaux événements de la politique internationale ont-ils des conséquences directes ou indirectes sur le chemin de fer savoyard ?

Ces répercussions peuvent être symboliques comme dans le cas des inaugurations des travaux du pont ferroviaire sur le Rhône et du tunnel du Mont-Cenis en 1857, et lors des festivités organisées pour la mise en circulation de ce dernier ouvrage en 1871. Le chemin de fer savoyard est alors le miroir dans lequel se reflète l'état des relations entre les participants de ces événements transnationaux.

Les conséquences sont en revanche beaucoup plus concrètes lors de l'entrée en guerre de la France au côté de la Sardaigne contre l'Autriche en 1859. Le chemin de fer Victor-Emmanuel devient alors un outil au service de la logistique des armées alliées, puisqu'il permet l'acheminement des troupes vers les zones de combat².

Surtout, l'annexion de la Savoie par la France en 1860, et le redécoupage de la frontière qui en résulte, impacte fortement le chemin de fer et surtout le tunnel du Mont-Cenis³. L'ouvrage qui au départ devait assurer la continuité territoriale du royaume de Sardaigne devient finalement transfrontalier. La France en est la copropriétaire, et à ce titre,

¹ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, *op. cit.*, p. 161.

² G. THIBAUT, « Les aspects militaires de la " Révolution ferroviaire " », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 50-52. A. MARTEL, « Armées et chemins de fer en France de 1830 à 1918 : pensée stratégique et emploi des forces armées », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 209-225.

³ G.-H. SOUTOU, « Le contexte international en 1860 », in M. MESSIEZ (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, p. 25-48.

doit assumer certaines responsabilités. La frontière est fixée à l'intérieur du tunnel. Modane assure alors les fonctions légale, fiscale, de contrôle et même militaire, dévolues à la frontière¹.

En effet, l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis dans un nouveau contexte frontalier et géopolitique, entraîne la mise en place d'un système défensif. L'ouverture s'y longtemps attendue s'avère finalement réversible.

¹ P. GUICHONNET, C. RAFFESTIN, *Géographie des frontières*, Paris, Presses universitaires de France, 1974, 224 p.

1.- Les cérémonies d'inauguration, **un miroir de l'évolution des relations franco-sardes puis franco-italiennes**

Le lancement des deux grands ouvrages ferroviaires de part et d'autre de la Savoie, le pont ferroviaire de Culoz et le tunnel du Mont-Cenis, qui doivent unir matériellement la France et l'Italie, donne lieu à des cérémonies d'inauguration en 1857, tout comme l'achèvement du tunnel en 1871. Mais, ces événements sont loin d'être une simple célébration du génie technique et scientifique de l'homme qui parvient désormais à braver la nature. En effet, ce sont surtout des actes politiques. Derrière l'aspect festif de ces cérémonies, transparaît en fait un état des relations diplomatiques entre le royaume de Sardaigne et l'Empire français, puis le royaume d'Italie et la République française. Les célébrations de 1857, traduisent un rapprochement, tandis que celle de 1871, témoignent au contraire, d'un éloignement entre les deux Etats.

1.1.- 1857, le rapprochement

Le mois d'août 1857 marque l'aboutissement de plusieurs années d'efforts de la part du gouvernement sarde et plus particulièrement de C. Cavour, pour obtenir qu'un chemin de fer ininterrompu relie la péninsule italienne à la France, à travers la Savoie¹. En effet, les travaux du pont ferroviaire sur le Rhône et du tunnel du Mont-Cenis sont sur le point d'être lancés. Afin d'immortaliser ce moment, C. Cavour prend l'initiative d'organiser des cérémonies d'inauguration. Par ces dernières, il souhaite symboliquement associer les deux ouvrages qui permettront l'union matérielle, mais aussi politique, des deux pays. Il espère donc la participation de la France à ces cérémonies. Napoléon III s'y montre favorable et envoie en Savoie son cousin, le prince Napoléon-Jérôme. L'Empereur lui confie en effet parfois certaines missions extraordinaires et tâches diplomatiques, même s'il n'a pas

¹ Voir à ce sujet les chapitres 2 et 4.

entièrement confiance dans ses compétences politiques¹. Le prince Napoléon-Jérôme est par ailleurs un actionnaire de la Compagnie Victor-Emmanuel².

Le 29 août 1857, le prince impérial part en train de Paris, à 8 heures du soir, et voyage en wagon de nuit jusqu'à la frontière sarde. Il est accompagné pour l'occasion de ses aides de camp Ferri-Pisani, Clerc et Maldener et du marquis de Villamarina, ministre de Sardaigne à Paris. Les administrateurs du chemin de fer Victor-Emmanuel, C. Laffitte, A. Bixio et C. Odier voyagent également dans le même train, ainsi que plusieurs membres de la presse parisienne que la compagnie a engagés pour relater l'évènement³. Les voyageurs arrivent à Culoz à 8 heures du matin. Le prince Napoléon-Jérôme est reçu par le duc de Grammont, ancien ministre de France à Turin qui vient tout juste d'être nommé auprès du Saint-Siège, ainsi que par le général piémontais Castelborgo qui commande la division de Chambéry, et par P. Magenta, l'intendant général de la Savoie. Tous embarquent ensuite pour Saint-Innocent sur un bateau à vapeur, et de là, se rendent à Aix-les-Bains en voiture. Afin d'éviter toutes contrariétés au prince impérial, C. Cavour s'est arrangé pour qu'il ne croise pas à Aix-les-Bains, le colonel Charras, un habitué des thermes, qui a combattu la politique de Louis-Napoléon Bonaparte en 1848, et qui a été exilé en Belgique à la suite du coup d'Etat du 2 décembre 1851⁴. Après un repas officiel, la délégation se rend en chemin de fer jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne en vue des festivités organisées le lendemain à Modane. Le prince impérial se plaint alors des conditions de son voyage, de la mauvaise qualité des rails du chemin de fer Victor-Emmanuel, et de son hébergement à l'évêché de Saint-Jean-de-Maurienne⁵.

De leur côté le roi Victor-Emmanuel et C. Cavour partent de Turin le 30 août, avec la suite du souverain et ses aides de camp, le marquis d'Angrognà et le comte della Rocca, le général Robilant qui a combattu contre l'Autriche en 1848, le ministre des Travaux publics P. Paleocapa, et Costantino Nigra, le chef de cabinet du président du Conseil. La cérémonie d'inauguration des travaux du tunnel du Mont-Cenis débute le lendemain à 7 heures du matin. Un pavillon entouré de drapeaux français et sardes est érigé pour l'occasion à l'endroit où doit commencer la percée. Une toile immense est également déployée, représentant le futur portail du tunnel flanqué de deux tours crénelées. Après les salutations d'usage entre les dignitaires

¹ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 2007, p. 93. P. MILZA, *Napoléon III*, Paris, Perrin, 2004, p. 286.

² AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 43, télégramme de C. Laffitte depuis Paris à Lefranc à Turin, 21 avril 1853.

³ AN, 400 AP 165, récit fait par le prince Napoléon-Jérôme, 1857.

⁴ Lettre de C. Cavour à l'intendant général de Chambéry, 23 août 1857, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

⁵ AN, 400 AP 165, récit fait par le prince Napoléon-Jérôme, 1857.

français et sardes, l'évêque de Saint-Jean-de-Maurienne, Monseigneur Vibert, bénit le chantier¹, puis le roi Victor-Emmanuel met le feu à la première mine. Une des pierres qui se détachent alors est emportée à Culoz, afin de servir symboliquement de première pierre à l'édification du pont sur le Rhône². A l'issue de la cérémonie, tous les invités officiels se rendent à Saint-Jean-de-Maurienne pour prendre le train jusqu'à Chambéry. Ils sont accueillis sur place par les membres du Conseil de ville et par les troupes sardes en cantonnement à Chambéry. La façade de la gare est décorée pour l'occasion avec les armoiries royales, les initiales du roi Victor-Emmanuel mêlées au N de Napoléon III. L'archevêque de Chambéry, Monseigneur Billiez, procède alors à la bénédiction de plusieurs locomotives, puis un bal est organisé dans les jardins du Verney³.

La deuxième phase des cérémonies se déroule le lendemain, 1^{er} septembre. Les délégations française et sarde se rendent au port de Saint-Innocent à 7 heures du matin pour emprunter un bateau à vapeur jusqu'au lieu de la cérémonie⁴. Le bateau est pavoisé de drapeaux sardes et français. Une tente est installée à bord, devant laquelle sont alignés les carabiniers royaux. Le bateau navigue au son de la musique d'un régiment sarde jusqu'à la commune de Vions, du côté savoyard, où un banquet attend les passagers. Les articles des journaux savoyard, la *Gazette de Savoie* et le *Courrier des Alpes*, ainsi que la *Gazette de Lyon*, insistent sur les populations locales massées le long de la rive, qui sont venues acclamées le roi Victor-Emmanuel et observer le prince impérial qui, dit-on, ressemble physiquement à Napoléon I^{er}⁵. Après cette première étape, l'embarcation emmène les invités sur un îlot du côté français du fleuve, près de Culoz, où des membres du Conseil général de l'Ain ainsi que le préfet de l'Ain, le sous-préfet de Belley, l'inspecteur général des ponts et chaussées, Doyat, le directeur de la Compagnie du Lyon-Genève, F. Bartholony, des ingénieurs du chemin de fer du Lyon-Genève et le maréchal Pélissier, duc de Malakoff, les attendent. Là, un embarcadère provisoire est installé, enguirlandé de buis et entouré de drapeaux français et sardes. En face, un arc de triomphe en buis a été construit, sur lequel reposent des trophées français et sardes, les armoiries et les devises des deux Etats, ainsi que l'inscription : « Compagnies française de Lyon à Genève et sarde Victor-Emmanuel, Victor-Emmanuel Napoléon III, unis dans la guerre, unis dans la paix ». Cette inscription est

¹ Les bénédictions qui ont lieu lors de ces cérémonies ont été évoquées dans le chapitre 7.

² *Courrier des Alpes*, 3 septembre 1857.

³ *Gazette de Savoie*, 3 et 6 septembre 1857.

⁴ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 47, procès-verbal de l'inauguration des travaux de construction du pont sur le Rhône, 1^{er} septembre 1857.

⁵ *Courrier des Alpes*, 3 septembre 1857, *Gazette de Lyon*, 5 septembre 1857, *Gazette de Savoie*, 3 et 6 septembre 1857.

révélatrice de l'enjeu de ces festivités. Ce ne sont pas seulement des chemins de fer que l'on connecte, mais des Etats, et même leurs chefs, puisque Victor-Emmanuel et Napoléon III sont expressément nommés. A proximité, un petit autel et une estrade avec des tentures rouges sont installés. L'estrade est destinée au cortège officiel.

L'archevêque de Chambéry débute la cérémonie en bénissant la première pierre du tunnel issue du chantier du Mont-Cenis. L'intendant général de Chambéry, P. Magenta lit ensuite le procès-verbal de la pose de la première pierre que signent le roi, le prince Napoléon-Jérôme, C. Cavour, P. Paleocapa, Monseigneur Billiez, le duc de Grammont et le duc de Malakoff. Suit un discours de Doya, l'inspecteur général des ponts et chaussées, dans lequel il rend hommage aux deux compagnies qui œuvrent au rapprochement des deux nations¹. Puis c'est au tour de F. Bartholony de s'exprimer, mais aucun journal ne reproduit ses propos.

Le procès-verbal est ensuite enfermé avec sept médailles en bronze frappées à l'effigie du roi Victor-Emmanuel II, six pièces de monnaie en or et en argent, ainsi que la première pierre détachée de l'entrée du tunnel, dans une cassette en plomb. Un parchemin avec une inscription en latin y est ajouté : « Le 31 août 1857, Victor-Emmanuel, fils du roi Charles-Albert et roi de Sardaigne a détaché, à l'aide d'une mine allumée de sa main, une pierre à l'extrémité de la galerie qui sera ouverte dans les profondeurs du Mont-Cenis, et le jour suivant 1^{er} septembre 1857, l'a posée comme fondation du pont qui sera construit sur le Rhône près de Culoz, où la voie ferrée qui de la ville de Lyon gagne Genève, se soude à la voie ferrée savoyarde, qui porte le nom de Victor-Emmanuel. Pour ces deux ouvrages admirables et dignes de l'éternité, non seulement parce qu'ils établissent une route plus courte et plus facile entre les deux pays de la Savoie et du Piémont, mais encore parce qu'ils ouvrent une voie plus vaste et plus sûre aux relations de commerce et d'amitié entre les nations française et italienne. La meilleure garantie de l'indissolubilité et de la durée de ces relations est dans la présence du prince Napoléon cousin de l'auguste Empereur des Français Napoléon III. Ceci se passait alors que Camille Benso comte de Cavour était président du Conseil du roi, Pierre Paleocapa ministre des Travaux publics, les architectes Luigi Ranco et Aynard directeurs des travaux ». La cassette est ensuite placée dans une cavité ménagée dans une pierre déposée à l'endroit même où doit s'élever l'une des culées du pont. Le roi Victor-Emmanuel scelle le tout avec une truelle en argent².

¹ *Gazette de Savoie*, 3 septembre 1857.

² AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 47, procès-verbal de l'inauguration des travaux de construction du pont sur le Rhône, 1^{er} septembre 1857.

A l'issu de la cérémonie, le roi et les dignitaires sardes remontent sur le bateau à vapeur et ramènent le prince Napoléon-Jérôme à Culoz d'où il doit prendre un train pour Paris. A bord, la fanfare joue la musique du chant « Partant pour la Syrie ». Ce dernier est très symbolique puisqu'il a été écrit vers 1807, par Hortense de Beauharnais, la mère de Napoléon III et la tante de Napoléon-Jérôme, et ce chant est l'hymne national non officiel du Second Empire. Les autres passagers repartent vers Saint-Innocent, puis vers Chambéry où une fête est organisée¹. Le roi Victor-Emmanuel aurait aimé que le prince impérial l'accompagne à Turin, mais ce dernier pris par des obligations a décliné l'invitation².

Ces cérémonies – et principalement celle de Culoz – font grand bruit dans la presse. En effet, elles sont relayées par les journaux de la Savoie (*Gazette de Savoie*, *Courrier des Alpes*), de l'Ain (*Journal de l'Ain*, *Courrier de l'Ain*), de Lyon (*Gazette de Lyon*), mais aussi dans la presse parisienne. En effet, des journalistes du *Pays*, du *Courrier de Paris*, du *Figaro*, et un correspondant de l'agence télégraphique Havas ont été invités par la Compagnie Victor-Emmanuel³. L'objectif est de faire de ces cérémonies des événements nationaux et non pas seulement savoyards ou sardes, et de créer à cette occasion, une communion des deux nations. Les dessinateurs de la revue *l'Illustration*, E. Cicéri et J. Gaildrau font également le voyage et contribuent par leurs gravures à la diffusion en France de ces événements. J. Gaildrau représente notamment la cérémonie se déroulant à Modane (document 41). Au pied de la montagne et à l'écart de toute habitation, la première mine explose. La population locale a elle-aussi fait le déplacement pour admirer le spectacle. Elle est installée derrière le pavillon officiel sur lequel flottent des drapeaux que l'on devine sardes et français.

¹ *Gazette de Savoie*, 3 et 6 septembre 1857.

² Lettre de C. Cavour au marquis de Villamarina, 19 août 1857, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

³ QUINSONAS, *Guide historique et pittoresque du voyageur en chemin de fer. Promenade dans l'Ain par un Dauphinois*, op. cit., p. 524.



Document 41. « Inauguration du chemin de fer Victor-Emmanuel. Première explosion de la mine, pour la perforation du Mont-Cenis », *L'Illustration*, 1857 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

Ces cérémonies n'ont pas pour but de célébrer la technique, d'ailleurs dans les discours qui sont prononcés et pour lesquels nous avons la retranscription, il en est à peine question. Le procès-verbal de l'inauguration des travaux du pont sur le Rhône évoque l'« union des peuples français et sardes¹ ». L'inscription sur l'arc de triomphe précédemment évoquée, est une allusion à une possible alliance militaire – « unis dans la guerre, unis dans la paix ». Personne n'est d'ailleurs dupe du caractère politique de ces journées. Pour cette raison, le prince Napoléon-Jérôme a d'ailleurs refusé dans un premier temps d'y participer. Il est tout à fait conscient qu'il ne s'agit pas d'une simple visite de convenance et que sa présence l'engage davantage. Il sait que Napoléon III le chargera à cette occasion de discuter avec Victor-Emmanuel II et C. Cavour de points politiques importants. Selon lui, la question de la principauté de Monaco (sous protectorat du royaume de Sardaigne depuis le traité de Paris du 20 novembre 1815 et sur lequel la France a des vues), celle de Rome et celle de la rupture des

¹ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 47, procès-verbal de l'inauguration des travaux de construction du pont sur le Rhône, 1^{er} septembre 1857.

relations avec l'Autriche seront abordées. Il finit par accepter sur les instances de l'empereur, pressé lui-même, semble-t-il, par C. Cavour¹. Aucune source ne permet d'affirmer catégoriquement que ces sujets sont abordés durant ces quelques jours, mais il est clair que ces cérémonies d'inauguration témoignent d'un rapprochement entre les deux pays sur fond de question italienne.

Il faut dire que la cause italienne bénéficie des sympathies de Napoléon-Jérôme et de Napoléon III. Dans sa jeunesse, ce dernier a pris part aux agitations révolutionnaires dans l'Etat pontifical en 1831-1832. Puis, il a noué des contacts avec des immigrés italiens durant ses exils new-yorkais (1837) et londonien (1838). Depuis son arrivée au pouvoir en 1848, il est proche du parti italien². Il entretient notamment des relations personnelles avec C. Nigra, qui assiste aux cérémonies de 1857. Mais, jusqu'en 1855, les sympathies de l'empereur sont discrètes, d'autant que les catholiques français voient d'un mauvais œil une remise en question de la souveraineté temporelle du pape au nom de l'unité italienne.

Ses sympathies s'affirment plus clairement par la suite. En décembre 1855, à Compiègne, il invite C. Cavour à lui faire connaître quels services le gouvernement français pourrait rendre à l'Italie³. Napoléon III voit alors dans un rapprochement diplomatique avec le royaume de Sardaigne, un moyen pour affaiblir l'Autriche. C'est ainsi qu'il apporte son soutien à C. Cavour lors du Congrès de Paris qui s'est ouvert le 26 février 1856, et au cours duquel le président du Conseil sarde, lors de la séance de clôture, attire l'attention des représentants des puissances européennes sur la question italienne. C. Cavour les prévient du risque d'une révolution en Italie si l'Autriche maintient sa domination sur le nord et le sud de la péninsule, et si le roi de Naples n'entreprend pas de réformes plus libérales dans ses Etats. Il souhaite enfin l'arbitrage d'un Etat soucieux du droit des peuples à faire prévaloir leurs aspirations nationales et libérales⁴. Selon P. Renouvin à partir de ce moment, Napoléon III envisage une alliance avec le royaume de Sardaigne, mais il n'est pas prêt à passer à une action effective, comme il le fait comprendre à C. Cavour dans une correspondance, en juillet 1857⁵.

¹ AST, Carte Cavour, correspondance, lettres du comte de Salmour à C. Cavour, 13 et 20 août 1857.

² E. ANCEAU, *Napoléon III : un Saint-Simon à cheval*, Paris, Tallandier, 2008, 750 p. L. GIRARD, *Napoléon III*, Paris, Fayard, 1986, 550 p. G. LEANCA, *La politique extérieure de Napoléon III*, Paris, L'Harmattan, 2011, 220 p.

P. MILZA, *Napoléon III*, Paris, Perrin, 2004, 706 p.

³ P. RENOUVIN, *Histoire des relations internationales. Le XIXe siècle. I, de 1815 à 1871, l'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, op. cit., p. 319.

⁴ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922*, op. cit., p. 134.

⁵ P. RENOUVIN, *Histoire des relations internationales. Le XIXe siècle. I, de 1815 à 1871, l'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, op. cit., p. 320.

Les cérémonies d'inauguration se déroulent en fait dans un contexte d'attente d'un faux-pas de la part de l'Autriche. Les relations entre cette dernière et le royaume de Sardaigne sont d'ailleurs particulièrement tendues à ce moment-là, puisque l'Autriche a depuis le mois de juillet, rappelé son agent diplomatique à Turin¹.

L'auteur d'un ouvrage sur l'histoire de l'Ain qui assiste aux festivités du 31 août et du 1^{er} septembre 1857, lit même dans la cérémonie de Culoz une signification politique plus extrême. Il y voit le présage d'un rattachement de la Savoie à la France². Sans aller jusque-là, ces journées symboliques témoignent sans aucun doute d'un rapprochement officiel entre l'Empire français et le royaume de Sardaigne. Elles peuvent être considérées comme une étape préalable à l'alliance militaire qui est conclue officiellement en 1859.

1.2.- 1871, l'éloignement

L'inauguration du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis se déroule quatorze ans après le début des travaux, le 17 septembre 1871. Elle est une fois encore organisée depuis le versant italien des Alpes. La municipalité de Turin, la direction technique de la percée des Alpes et la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie préparent les festivités qui durent jusqu'au 21 septembre. Lors de la première journée, trois trains spéciaux partent de Turin à 6 h 20, 7 h 15 et 8 h 20 du matin, emmenant toute la délégation italienne en direction du tunnel. Le premier part à Modane afin de récupérer les invités français, avant de les ramener jusqu'à Bardonnèche, où attendent les passagers des deux autres trains.

Parmi les invités italiens figurent le directeur des chemins de fer de la Haute-Italie, V. Amilhou, le ministre des Travaux publics, G. Devincenzi, le ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce, S. Castagnola, le ministre des Affaires étrangères, E. Visconti-Venosta et le ministre des Finances, Q. Sella. L.-F. Menabrea, alors ministre d'Italie à Vienne, qui a ardemment défendu le projet de percement à la Chambre des députés en 1857, est également convié. De nombreux représentants de la presse européenne ont reçu aussi des invitations tout comme les membres de sociétés savantes (notamment de géologie) venues fêter le tunnel auquel elles se sont tant intéressées pendant les travaux³. Les convois s'arrêtent

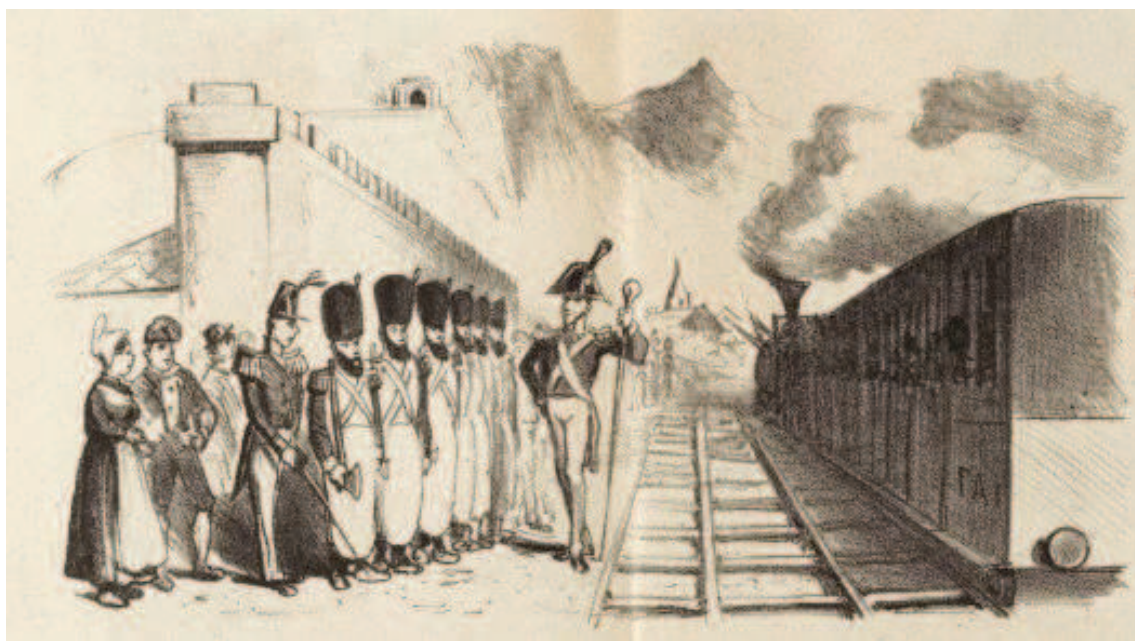
¹ AST, Carte Cavour, correspondance, lettres du comte de Salmour à C. Cavour, 13 et 20 août 1857.

² QUINSONAS, *Guide historique et pittoresque du voyageur en chemin de fer. Promenade dans l'Ain par un Dauphinois*, op. cit., p. 528.

³ Voir à ce sujet le chapitre 4.

à chaque station de la ligne où la population est venue acclamer les passagers aux cris de « Vive l'Italie ! Vive le roi ! ¹ ».

La municipalité de Modane de son côté, fait décorer les habitations de guirlandes et de lampions. Elle organise un défilé avec la fanfare, les gardes nationaux et les pompiers dans les rues de la ville². Le journal *Pasquino* se moque d'ailleurs de ce cortège qui attend sur le quai de la gare le train inaugural (document 42). Les pompiers, vêtus de leurs traditionnels costumes de cérémonie datant de l'époque de Napoléon Ier, composés d'un tablier jaune, d'un bonnet en poils d'ours, d'une fausse barbe et d'une hache, sont aux ordres de la garde nationale. Derrière, la population paysanne est venue admirer le spectacle. La locomotive pavoisée de drapeaux français et italiens tractant des voitures marquées du sigle « FAI », « Ferrovie dell'Alta Italia », (chemins de fer de la Haute-Italie) entre en gare. L'entrée du tunnel est visible en hauteur, à gauche.



Document 42. « Il traforo delli Alpi. Impressioni di Teja », *Pasquino*, 17 septembre 1871 (document conservé aux archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781). Traduction : *Le tunnel des Alpes. Impressions de Teja*.

De ce côté des Alpes, c'est le local qui s'empare de l'évènement. Toute la communauté qui a vécu pendant 14 ans avec le chantier, fêtent l'évènement. Les invités attendent le train qui va les amener de l'autre côté du tunnel. Parmi eux, se trouvent les autorités locales, le préfet de la Savoie, les maires de Chambéry et de Saint-Jeoire d'où était

¹ *Journal des chemins de fer*, 1872.

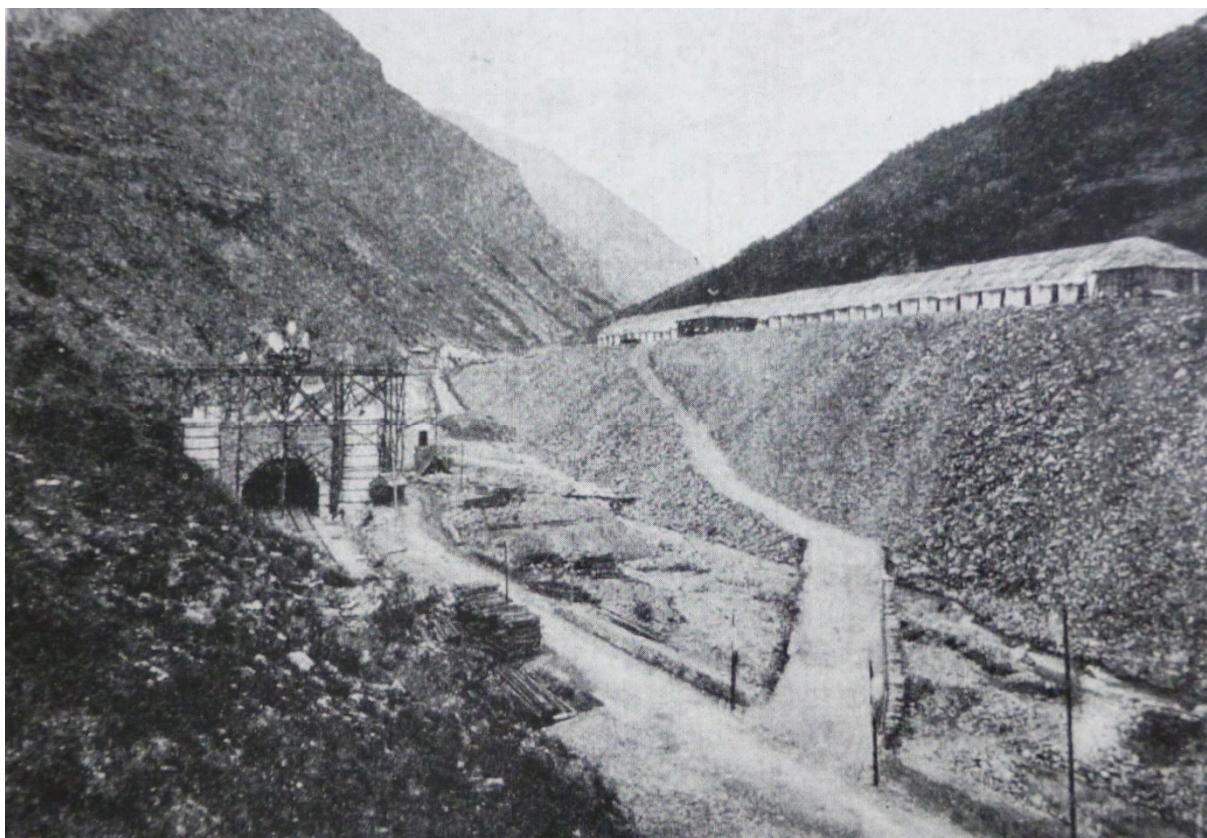
² *Le National*, 2 septembre 1871.

originaire G. Sommeiller décédé le 11 juillet 1871. Charles-Albert Costa de Beauregard (fils de P. Costa de Beauregard le fondateur de la Compagnie Savoyarde en 1839) qui est député de la Savoie et C. Nigra, ministre d'Italie en France sont là aussi, ainsi que Ferdinand de Lesseps. Sa présence rappelle que le tunnel du Mont-Cenis, tout comme le canal de Suez, est un maillon de l'itinéraire vers les Indes et l'Orient. Victor Lefranc, le ministre de l'Agriculture et du Commerce, est le seul membre du gouvernement français présent ce jour-là à Modane. Les pays voisins ont aussi envoyé des représentants. Ainsi, la ville de Genève a dépêché une importante délégation, dont le Vaudois P. Cérésole, conseiller fédéral, est à la tête. Il faut rappeler que la métropole genevoise a soutenu le projet et a un intérêt tout particulier dans cette traversée. Elle espère capter grâce au tunnel du Mont-Cenis les trafics en provenance et à destination de la Suisse occidentale. Il semble aussi que des financiers anglais soient venus pour l'occasion, mais leur identité n'est pas connue¹. Enfin, un représentant du nouvel Etat allemand assiste aussi à l'inauguration, mais aucune source ne précise ni son nom ni ses fonctions exactes. Une foule composée d'habitants des environs, de curieux venus de l'extérieur grâce au chemin de fer Fell depuis Saint-Michel-de-Maurienne, et des ouvriers du chantier, attend avec eux.

A 10 h 05, le train composé de 22 voitures et tracté par une locomotive « lombarde » arrive à la gare après avoir franchi le tunnel en 20 minutes. Ce type de machine est construit par les entreprises Köchlin de Mulhouse à partir de 1864, afin de gravir les rampes importantes². La délégation française monte alors dans le train qui repart en direction de Bardonnèche. Le trajet met 44 minutes. Un coup de canon prévient de son entrée dans la gare qui est remplie de monde. Les invités sont conduits sous une tente gigantesque de 200 mètres sur 18, dressée sur le monticule formée par les excavations du tunnel (photographie 47). 1 300 personnes y sont attendues pour le banquet.

¹ A. DULUC, *Le Mont-Cenis. Sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, op. cit., p. 119.

² C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo*, op. cit., p. 128-129.



Photographie 47. Tente installée à proximité de l'entrée sud du tunnel pour recevoir le banquet de 1 300 couverts organisé lors de la fête d'inauguration le 17 septembre 1871 (C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa, Melli, 1998, p. 130).

La table d'honneur est présidée par S. Grattoni qui a repris la direction du chantier du tunnel après la mort de G. Sommeiller. Au-dessus de la table un médaillon a été accroché, qui représente la France et l'Italie se donnant la main par-dessus le tunnel. Les discours s'enchaînent à la fin du repas. S. Grattoni est le premier à parler. Il rend hommage à G. Sommeiller. Puis, le ministre des Affaires étrangères Visconti-Venosta porte un toast aux ingénieurs, aux ouvriers, à tout le personnel du chantier ainsi qu'à l'union des peuples français et italien renforcée par cette grande œuvre. Victor Lefranc prend ensuite la parole, et affirme que la France malgré les malheurs qu'elle traverse en ce moment (guerre franco-prussienne et épisode de la Commune), a suivi avec intérêt l'avancée de cette belle œuvre qui unit deux peuples : « Voilà donc à travers les Alpes, voilà ces deux grands orient réunis : l'orient de l'Italie c'est-à-dire de la nature et des arts ; et l'orient de la France, qui malgré ses malheurs et ses douleurs, malgré ses fautes – il faut avoir le mâle courage et la fière modestie de le dire, – est encore l'orient de la civilisation et de la liberté nouvelles ». Le représentant de l'Allemagne est installé à l'autre extrémité de la table officielle. Il rend ensuite hommage à toutes les personnes qui selon lui ont contribué à la réussite du tunnel, au roi sarde Charles-Albert qui, le premier, a cru dans le tunnel, à J. Médail dont le fils est dans l'assistance, à H.

Maus qui est présent, à J.-D. Colladon, à G. Sommeiller, à S. Grandis – qui a décliné l’invitation –, à S. Grattoni, à P. Paleocapa, à L.-F. Menabrea et à C. Cavour¹. Puis, c’est au tour de F. de Lesseps d’exposer le rôle des voies de communication dans le monde d’un point de vue économique et politique. Enfin, le directeur des chemins de fer de la Haute-Italie, V. Amilhou, présente des médailles en or et en argent réalisées pour l’occasion à la demande de la compagnie (photographie 48)². Elles représentent l’entrée du tunnel du côté de Bardonnèche avec en arrière-plan le massif du Fréjus. Le portail est encadré par les allégories de l’Italie à droite – l’*Italia turrita* ou l’Italie couronnée – et de la France à gauche. Les deux tendent le bras au-dessus de l’ouvrage et se tiennent la main. L’union des deux pays et de leur peuple est clairement figurée. V. Amilhou remet les médailles aux gouvernements français et italien.



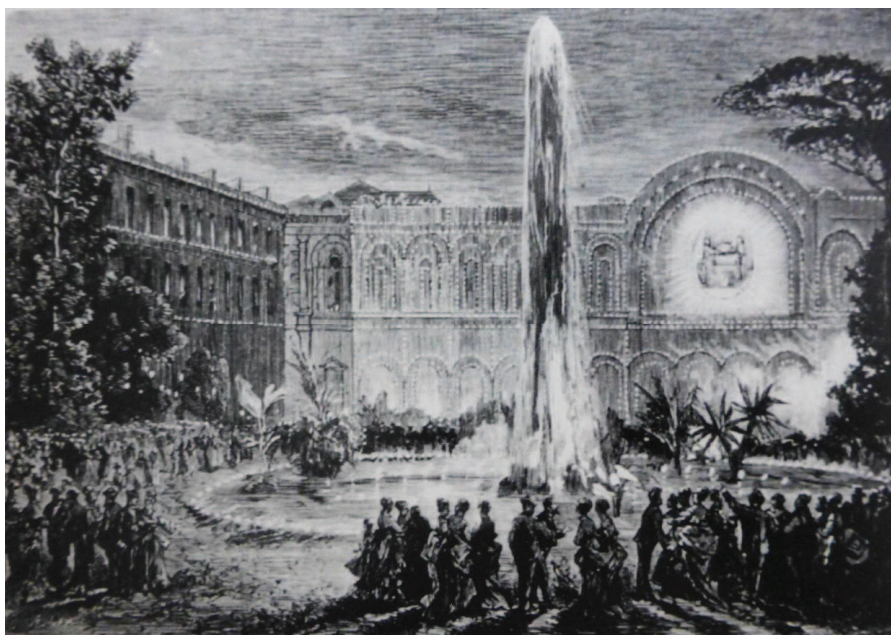
Photographie 48. Médaille offerte à l’occasion de l’inauguration du tunnel du Mont-Cenis (S. GARZARO, *Fréjus. La ferrovia da Torino a Modane e Chambéry*, Torino, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2007, p. 50).

Tous les invités remontent ensuite dans les trois trains spéciaux qui les conduisent en 4 heures à Turin. C’est en effet à Turin que se déroulent les dernières festivités. La façade de la gare de Porta-Nuova ouverte en 1861, où arrivent les trains spéciaux, est habillée par la lumière des becs de gaz. Les maisons, les jardins et les fontaines sont décorés. Les principaux monuments et les grandes avenues de la ville sont embrasés pour l’occasion par le maître des

¹ *Courrier des Alpes*, 28 septembre 1871.

² *Journal des chemins de fer*, 1872.

illuminations le Turinois Ottino. Il a déjà participé à de nombreuses festivités dont la dernière en date est l'entrée du roi Victor-Emmanuel II à Rome le 2 juillet 1871. Une immense toile est également tendue sur laquelle se détache un dessin identique à celui des médailles évoquées précédemment. Enfin, le long du cours Victor-Emmanuel II, des arcs garnis de lampions aux couleurs de l'Italie sont tendus au travers de la rue, et au bout des lumières reconstituent le portail du tunnel du Mont-Cenis. Il est peu conforme à la réalité puisque les blasons de l'Italie trônent au sommet (documents 43 a et b).



Documents 43 a et b. « Illuminations dans Turin pour les fêtes d'inauguration du tunnel du Mont-cenis », *The Illustrated London News*, 7 octobre 1871.

La journée du lendemain est marquée par l'inauguration place San Quintino, de la statue de P. Paleocapa, le ministre des Travaux publics qui a permis le percement du tunnel, et par un banquet de 1 000 couverts présidé par le prince de Carignan, l'oncle de Victor-Emmanuel II. Le ministre des Affaires étrangères, E. Visconti-Venosta porte alors un nouveau toast à l'amitié franco-italienne, à la paix, au progrès et à la prospérité générale¹. Le président de la Chambre des députés italienne, Biancheri quant à lui, lève son verre à la ville de Turin, tout comme le président du Sénat Vigliani qui évoque aussi la mémoire de C. Cavour qui a tant œuvré pour le tunnel. Le ministre français des Affaires étrangères, C. de Rémusat, arrivé à Turin seulement la veille, prend ensuite la parole et évoque deux races latines qui sont faites pour s'entendre : « Le grand mérite de ce beau travail, de cette voie nouvelle à travers les Alpes, c'est qu'elle ne peut servir à la guerre ; la guerre la fermerait à l'instant. Elle est la route de la paix. Puisse-t-elle rester à jamais ouverte² ». Le représentant de l'Allemagne parle enfin en faveur du percement du Gothard, qui selon lui complètera le tunnel du Mont-Cenis. Tous ces discours sont en fait très conventionnels. Ce sont des paroles de convenance. Rien ne les différencie véritablement les uns des autres. Deux éléments reviennent à chaque fois, les acteurs politiques et techniques qui ont permis la réalisation du tunnel, et l'union que cet ouvrage doit permettre entre la France et l'Italie, mais sans jamais vraiment en qualifier la nature. L'union évoquée semble finalement plus économique et morale, que politique.

Ce banquet clôture les festivités de l'inauguration du tunnel du Mont-Cenis. Les invités français sont reconduits à Bardonnèche le 22 septembre. Dès le lendemain, la compagnie de la Haute-Italie cherche à promouvoir cet ouvrage auprès du grand public en proposant des billets à prix réduit aux habitants de Turin afin qu'ils puissent admirer le tunnel³.

Les diverses manifestations organisées durant ces cinq jours sont rapportés par la presse européenne. En France, le *National*, le *Figaro*, le *Paris-Journal*, le *Journal des chemins de fer*, ainsi que de nombreux journaux illustrés, l'*Illustration*, l'*Univers illustré*, le *Monde illustré*, ou encore la *Presse illustrée*, relatent l'inauguration. Du côté italien, le *Giornale illustrato*, la *Gazzetta del Popolo* et le *Monitore delle strade ferrate* publient des articles à ce sujet. En Angleterre, le *Times* et *The Illustrated London news* ont aussi envoyé

¹ *Ibidem*.

² Discours reproduit dans J. CLARETIE, *Histoire de la révolution de 1870-1871*, Paris, Nouvelle édition, 1877, vol. 1, p. 23.

³ A. DULUC, *Le Mont-Cenis. Sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, op. cit., p. 119.

des correspondants. En revanche, la presse savoyarde n'est pas invitée¹. De la lecture des différents articles, il ressort un sentiment mitigé de ces festivités. La plupart loue leurs bonnes organisations, mais est plus réservée en ce qui concerne les relations entre les représentants français et italiens. Ainsi, le *Journal des chemins de fer* écrit : « la réception fut cordiale, bien que la simplicité des préparatifs faits de ce côté des Alpes [côté français] ait contrasté avec les bruyantes démonstrations du côté italien, et qu'il en ait résulté une certaine apparence de froideur² ». Pour le *Journal de Lyon*, « la rencontre des représentants des deux nations fut singulièrement froides³ ».

L'inauguration est finalement plus italienne que française. Les différentes manifestations sont organisées par les Italiens et se déroulent en Italie. Un fait particulier en témoigne. Les gravures réalisées à cette occasion mettent toutes en scène le portail du côté de Bardonnèche et non du côté de Modane. Même les revues françaises choisissent de montrer ce versant du tunnel. La revue *L'Univers illustré* par exemple, représente le train inaugural à sa sortie du tunnel le 17 septembre 1871 (document 44). L'architecture particulière permet d'identifier le portail de Bardonnèche. Des drapeaux italiens et français, sont accrochés à la locomotive et à l'échafaudage au-dessus du portail. Ce dernier n'est pas tout à fait achevé. La foule descend du monticule où est installé la tente pour le banquet, et vient se masser le long de la voie. Elle acclame le convoi officiel. Au premier plan, des outils et une cabane en bois témoignent de la fin très récente des travaux. La revue belge, *L'Illustration européenne* publie quasiment le même dessin en octobre 1871, tout comme la *Gazzetta del popolo* qui réalise sa couverture sur l'évènement le jour même de l'inauguration. Cette revue ajoute au-dessus du tunnel les portraits des trois ingénieurs Grandis, Sommeiller et Grattoni (documents 45 et 46).

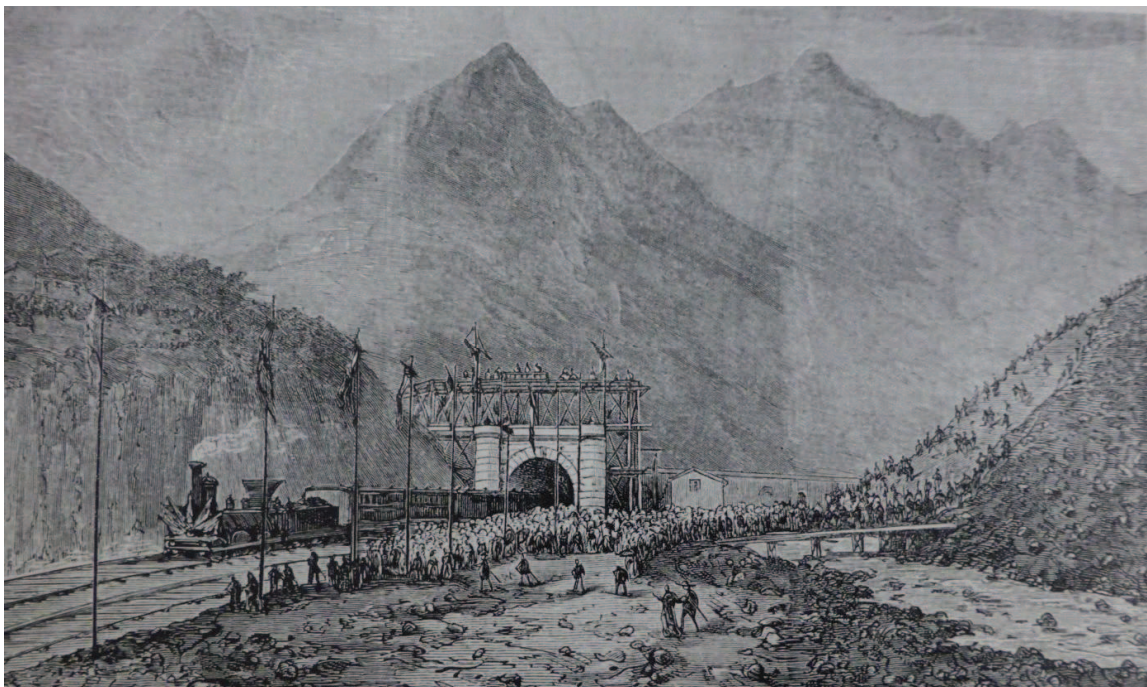
¹ *Courrier des Alpes*, 19 septembre 1871.

² *Journal des chemins de fer*, 1872.

³ *Journal de Lyon*, 22 septembre 1871.



Document 44. « L'arrivée du train inaugural à Bardonnèche », *L'Univers illustré*, octobre 1871.



Document 45. « L'arrivée du train inaugural à Bardonnèche », *L'Illustration européenne*, 14 octobre 1871.



Document 46. « Inauguration du tunnel du Cenis », *La Gazzetta del popolo*, 17 septembre 1871.

La France – l'Etat et les hommes du chemin de fer – n'est pas actrice de cette inauguration qui célèbre pourtant un ouvrage transnational. Plusieurs raisons expliquent cette passivité. Tout d'abord, la direction de la percée des Alpes a oublié d'inviter les représentants de la Compagnie PLM. Le vice-président de la Compagnie de la Haute-Italie, Rosa, s'en excuse dans une lettre du 27 septembre 1871, et envoie au PLM une des médailles commémoratives évoquées ci-dessus¹. Cet oubli est très probablement volontaire. C'est une façon pour les chemins de fer de la Haute-Italie de s'appropriier le tunnel face au PLM. Ce

¹ ANMT, 77 AQ 184, lettre consignée dans le procès-verbal du conseil d'administration du PLM, séance du 20 octobre 1871.

dernier organise alors sa propre cérémonie d'inauguration le 30 septembre 1871. Un train d'essai dont la locomotive et les wagons sont prêtés par la Compagnie de la Haute-Italie, parcourt la voie qui vient d'être posée entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne. Le vice-président du conseil d'administration de la Compagnie PLM, vient en Savoie à cette occasion¹. L'intérêt de la Compagnie PLM pour cet ouvrage est en réalité limité. Elle n'est ni la propriétaire du tunnel qui appartient aux Etats français et italien, ni son exploitante. C'est la Compagnie de la Haute-Italie qui est en charge de l'exploitation. De plus, comme nous avons pu l'évoquer dans les chapitres précédents, le PLM considère le tunnel du Mont-Cenis et son débouché le port de Gênes, comme un concurrent du port de Marseille. L'enthousiasme de la Compagnie de la Haute-Italie n'est donc pas partagé par le PLM.

D'autre part, cette inauguration n'est qu'une préoccupation secondaire pour le gouvernement français accaparé à ce moment-là par la situation politique et économique difficile du pays. En effet, la France se remet lentement de la défaite contre la Prusse et des conditions de paix imposées par le nouvel Empire allemand au traité de Francfort du 10 mai 1871. En plus des pertes de territoire (Alsace, Moselle, Meurthe et deux cantons dans les Vosges) et de leur potentiel minier et sidérurgique, l'Etat est sommé de verser une indemnité de guerre de 5 milliards Francs-or sous trois ans. En attendant le paiement complet de la somme, les troupes allemandes occupent une partie du territoire. Au moment de l'inauguration, elles commencent l'évacuation de trois départements en échange du premier versement. De plus, la République proclamée il y a tout juste un an (4 septembre 1870) peine à s'asseoir véritablement. L'épisode de la Commune de Paris (18 mars-28 mai 1871) a fragilisé un temps le pouvoir d'A. Thiers, le chef du pouvoir exécutif qui a pris le titre de président de la République par la loi Rivet du 31 août 1871². Le gouvernement n'attache donc pas une grande importance aux événements en lien avec le tunnel. A. Thiers a d'ailleurs prévu au départ de ne déléguer que V. Lefranc, le ministre de l'Agriculture et du Commerce. Le tunnel du Mont-Cenis n'est alors vu à cet instant que comme un instrument économique. Puis, il envoie au dernier moment le ministre des Affaires étrangères, C. de Rémusat. Ce dernier n'arrive à Turin que tard dans la soirée du 18 septembre. Sa présence témoigne finalement de la prise en considération de la part du président de la République d'un autre enjeu. Cette inauguration fournit en fait un prétexte au ministre des Affaires étrangères pour se renseigner sur la nature des relations qu'entretient le gouvernement italien avec le gouvernement allemand.

¹ *Le Patriote savoisien*, 3 octobre 1871.

² J.-M. MAYEUR, *Les Débuts de la IIIe République, 1871-1898*, Paris, Editions du Seuil, 1973, 254 p.

L'Italie à l'inverse de la France, attache une grande importance à ces cérémonies d'inauguration. Le jeune Etat proclamé le 14 mars 1861, et dont la capitale vient à peine d'être fixée à Rome (1er juillet 1871) cherche le moyen de s'imposer sur la scène internationale et de rivaliser avec les grandes puissances européennes qui le méprisent encore. L'Etat italien veut prouver qu'il est une grande nation, et cet exploit technique doit y contribuer. L'Etat s'affirme par ces cérémonies comme le propriétaire du plus grand tunnel ferroviaire au monde et d'un axe commercial stratégique en Europe. Le royaume d'Italie est donc à la recherche de symboles forts visant à donner l'image d'une cohésion nationale. Tout au long de ces cinq jours de célébration, les attributs du pouvoir et de la nation transparaissent. Le drapeau tricolore vert-blanc-rouge, adopté officiellement par le royaume de Sardaigne en 1848 et qui marque donc la filiation avec la Maison de Savoie, est présent à chaque grand moment. Le nouvel écusson du royaume adopté en 1869, est également visible sur les médailles et sur le tunnel illuminé de Turin. Il comprend à la fois les attributs dynastiques et monarchiques, c'est-à-dire les armes de la Maison de Savoie, la couronne et le lion, et les attributs nationaux liés au *Risorgimento*, c'est-à-dire l'étoile (insigne de Mazzini et de Garibaldi pendant l'expédition de Sicile)¹. Ce type d'évènement contribue à créer un lien entre les citoyens italiens et leur nouvel Etat-nation.

Les deux Etats propriétaires du tunnel ne donnent donc pas la même portée symbolique à ces journées. Le déroulement des festivités et les discours prononcés sont plutôt révélateurs des tensions qui existent depuis plusieurs mois entre les gouvernements français et italien. En effet, en juillet 1870, l'Italie n'a pas répondu aux appels lancés par Napoléon III lors du déclenchement de la guerre franco-prussienne et a proclamé sa neutralité. L'Empereur est alors obligé de rappeler ses troupes stationnées à Rome et de les envoyer combattre les Prussiens. Le gouvernement italien soumet alors un ultimatum au pape Pie IX. Il propose à ce dernier de garantir « son indépendance spirituelle » en échange de Rome². Le pape refuse et les troupes italiennes pénètrent dans Rome le 12 septembre 1870. La ville devient la nouvelle capitale du royaume le 1^{er} juillet et le roi Victor-Emmanuel II et son gouvernement s'y installent dès le lendemain. Les catholiques français condamnent alors l'attitude du nouvel Etat et le gouvernement français continue à reconnaître le pape comme un chef d'Etat. La méfiance de la France à l'égard du gouvernement italien s'accroît à la suite des contacts qu'il semble avoir pris avec l'Etat allemand. Un rapprochement entre l'Italie et l'Allemagne serait d'autant plus dangereux pour la France que cette dernière se retrouve isolée diplomatiquement

¹ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922, op. cit.*, p. 185.

² *Ibidem*, p. 160.

et militairement par la politique menée par le chancelier allemand Bismarck. En Italie, une partie de l'opinion souhaite d'ailleurs un tel rapprochement. Un parti favorable à la Prusse et anti-français s'est effectivement constitué en Italie depuis les années 1860. La Prusse qui est parvenue à réaliser l'unité allemande et à la placer sous son autorité, apparaît à la fois comme le modèle à suivre pour les élites italiennes qui souhaiteraient « piémontiser l'Italie » et comme une garantie pour ceux qui ne souhaitent pas revenir à l'ordre européen établi par le congrès de Vienne¹. En réalité, A. Visconti-Venosta, cherche avant tout à garantir la sécurité extérieure pour protéger l'unification, et n'envisage pas en septembre 1871, un rapprochement diplomatique ou militaire avec l'Allemagne. Quant à A. Thiers qui conduit en fait personnellement la politique extérieure de la France, il entend mener une diplomatie tournée vers la paix².

Finalement, le déroulement de ces journées de septembre 1871, sont fidèles à la ligne de conduite que s'est fixé le ministre italien des Affaires étrangères : « être l'ami de tous mais demeurer réservé sur toutes les questions ». La prudence est de mise entre les deux Etats.

Le chemin de fer est donc un instrument utilisé par les gouvernements sarde puis italien, pour asseoir symboliquement leurs positions à l'échelle locale (inauguration des travaux à Modane en 1857), nationale (inauguration du tunnel en 1871, avec la mise en avant des différents symboles nationaux italiens), et internationale (inauguration des travaux du pont sur le Rhône en 1857 et du tunnel en 1871). Le rail est le témoin des transformations politiques internes de la France, du royaume de Sardaigne puis d'Italie, et des évolutions de leurs relations diplomatiques. Mais, de témoin de ces dernières, le chemin de fer savoyard peut aussi devenir acteur. Il est en effet un outil de l'alliance militaire que concluent le Second Empire et le royaume de Sardaigne lors de la « deuxième guerre d'indépendance italienne » en 1859.

¹ *Ibidem*, p. 273.

² J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, *op. cit.*, p. 147.

2.- Les enjeux du chemin de fer savoyard

lors de la « deuxième guerre d'indépendance italienne »

Le chemin de fer devient en 1859, un outil militaire au service de l'unification italienne. En effet, il est utilisé par le royaume de Sardaigne dans sa guerre contre l'Autriche. Les troupes militaires de l'Empire français allié dans ce conflit à l'Etat sarde, rejoignent en fait le front italien en empruntant la ligne de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne, puis de là, la route du col du Mont-Cenis jusqu'en Piémont. Les hommes, le matériel de guerre et l'approvisionnement transitent pendant plusieurs semaines par le chemin de fer Victor-Emmanuel, qui apparaît ainsi comme un des éléments stratégique conduisant à la victoire. Mais, l'emploi de ce chemin de fer par l'armée français soulève une grave question de droit international. En effet, en vertu des traités de 1815, une partie du territoire savoyard est neutralisée militairement. Aucune troupe autre que celles de la Confédération suisse, qui est chargée de protéger cette neutralité, ne peut traverser cette zone. Les puissances européennes se demandent alors si en traversant le territoire grâce au rail en 1859, la France ne viole pas ces traités.

2.1.- Le chemin de fer savoyard, un instrument militaire

C. Cavour sait qu'il ne peut réaliser l'unité italienne sans le soutien d'autres Etats européens. Il mise alors sur celui de l'Empire français. Le rapprochement entre le royaume de Sardaigne et la France est progressif. A partir de 1855, il est essentiellement diplomatique, puis devient militaire avec la signature d'un traité secret d'alliance le 26 janvier 1859. Par ce dernier, Napoléon III s'engage à envoyer 200 000 hommes combattre les Autrichiens en Piémont. Il reste au royaume de Sardaigne à mettre en place les dispositifs logistiques qui permettront à ces effectifs d'arriver de l'autre côté des Alpes.

2.1.1.- Les préparatifs de la guerre contre l’Autriche

Dès l’année 1855, le royaume de Sardaigne, par l’entremise de C. Cavour, tente de faire émerger la question italienne sur la scène politique européenne. La guerre d’Orient entre l’Empire Ottoman et la Russie commencée officiellement le 4 octobre 1853, lui en fournit l’occasion. Le conflit lui permet en fait un premier rapprochement avec la France qui s’est elle-même engagée avec l’Angleterre dans la guerre au côté de l’Empire Ottoman en mars 1854. C. Cavour qui a alors récupéré le portefeuille des Affaires étrangères, convainc le Parlement de ratifier l’alliance qu’il a conclue avec la France et l’Angleterre le 28 janvier 1855. En échange de l’envoi de 18 000 hommes en Orient, les deux puissances se déclarent disposer à prêter « leurs bons offices » à C. Cavour dans la question italienne. Le 1^{er} avril, le royaume de Sardaigne entre donc à son tour dans la guerre. Les troupes sardes remportent une bataille décisive dans la vallée de la Tchernaiïa le 16 août 1855. Persuadés que cette victoire permettra au royaume de Sardaigne de prendre place à la table des négociations à côté des grandes puissances européennes, le roi Victor-Emmanuel II et C. Cavour rencontrent Napoléon III en décembre 1855 afin d’obtenir son soutien. L’Empereur le leur offre et permet à C. Cavour de s’exprimer au Congrès de Paris le 8 avril 1856¹, comme nous l’avons évoqué précédemment dans ce chapitre. Dès lors, l’idée d’une guerre contre l’Autriche se fait de plus en plus précise dans l’esprit du président du Conseil.

C. Cavour cherche alors un moyen de financer une guerre contre l’Autriche. En août 1856, sa correspondance montre qu’il envisage d’utiliser le chemin de fer pour trouver des fonds. Plus exactement, il souhaite s’en servir comme prétexte. Ainsi, il écrit à son ami T. Derossi de Santa Rossa, ancien député et conseiller d’Etat en missions extraordinaires : « Je partage votre avis sur l’opportunité de faire un emprunt. Mais il faut justifier cette opération par des motifs qui ne puissent laisser croire que nous le faisons dans la prévision d’une guerre. Ce prétexte le passage du Mont-Cenis nous le fournit tout naturellement. Ainsi, en parlant du projet d’emprunt à Rothschild, gardez-vous de dire un mot qui puisse lui laisser croire que nous songeons à la *terza riscossa*, mais dites-lui que nous voulons exécuter le tunnel du Mont Cenis et le tronc de Bardonnèche à Suse aux frais de l’Etat, ce qui exigera une dépense de 36 000 000 ² ». Cavour envisage donc de contracter un emprunt auprès du baron James de Rothschild, mais ce dernier n’est pas favorable à une guerre contre l’Autriche. En effet, la

¹ P. RENOUVIN, *Histoire des relations internationales. Le XIXe siècle. 1, de 1815 à 1871, l’Europe des nationalités et l’éveil de nouveaux mondes*, op. cit., p. 296.

² Lettre de C. Cavour à T. Derossi de Santa Rossa, 22 août 1856, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

maison a des intérêts à la fois en Piémont et en Autriche, et notamment dans les chemins de fer de ces territoires¹. Les Rothschild ont des actions dans le chemin de fer Victor-Emmanuel du Rhône au Tessin, mais ils ont également fondé la Société privilégiée I. R. des chemins de fer Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale². C'est pourquoi ils préfèrent ne prendre aucun engagement qui mettrait leurs intérêts en porte-à-faux. C. Cavour est donc obligé de chercher une autre solution financière. Il la trouve dans l'alliance française.

A la suite du Congrès de Paris, Napoléon III assure le gouvernement de Turin de sa sympathie pour la cause italienne. L'attentat échoué d'Orsini contre l'empereur et sa femme le 14 janvier 1858, accélère le cours des événements. La lettre dans laquelle un des auteurs de l'attentat implore Napoléon III de faire quelque chose pour l'Italie semble pousser l'empereur à intervenir concrètement. Le 20 février 1858, Napoléon III reçoit alors en audience privée le général Della Rocca, envoyé en mission extraordinaire, et lui demande de « dire au roi, d'une manière confidentielle mais positive, qu'en cas de guerre du Piémont contre l'Autriche, il viendrait combattre, avec sa puissance armée, aux côtés de son fidèle allié Victor-Emmanuel ³ ». Suivent plusieurs mois de négociations secrètes qui débouchent sur l'entrevue de Plombières dans les Vosges, entre Napoléon III et C. Cavour, le 21 juillet 1858. Les conditions d'une alliance défensive et offensive sont alors arrêtées. Elles ne sont connues que par le compte-rendu écrit que fait C. Cavour au roi Victor-Emmanuel. En cas d'attaque autrichienne, la France apporterait son secours au royaume de Sardaigne. Une fois la domination autrichienne mise à mal dans la péninsule, un royaume de Haute-Italie serait constitué autour du Piémont augmenté des anciennes possessions autrichiennes (Lombardie et Vénétie), des duchés de Parme et de Modène et éventuellement de la Romagne pontificale. Le reste de la péninsule serait partagé entre un royaume d'Italie centrale formé de la Toscane, des Marches et de l'Ombrie, un Etat pontifical de dimension réduite (Rome et le Latium), et le royaume de Naples à laisser aux Bourbons ou « à rendre » à la dynastie des Murat. Le tout formerait une confédération présidée par le pape. En échange de quoi, la France recevrait la Savoie et peut-être Nice. Enfin, le prince Napoléon-Jérôme épouserait la fille du roi de Sardaigne. Le traité secret d'alliance est signé le 26 janvier 1859. Il prévoit que « si l'Autriche commet quelque acte agressif », ce qui est très vague comme le souligne G.-H. Soutou, la

¹ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870, op. cit.*, p. 346.

² Voir à ce sujet le chapitre 3.

³ Cité dans P. MILZA, *Napoléon III, op. cit.*, p. 343. L. GIRARD, *Napoléon III, op. cit.*, p. 276.

France enverra 200 000 hommes pour aider le royaume sarde à expulser les Autrichiens de la péninsule¹.

Les préparatifs s'accroissent du côté sarde. C. Cavour doit rapidement trouver des fonds et il imagine que l'aide française ne se limite pas aux aspects militaires. Il tente de contracter un emprunt auprès du gouvernement français. Mais, C. Nigra en mission officielle en France, lui fait savoir que cela est impossible pour le prince Napoléon-Jérôme. Il lui explique qu'une cession des chemins de fer de l'Etat à une compagnie française aiderait la conclusion d'un accord avec les banques françaises². C. Cavour n'est pas contre, même si en temps de guerre, il préférerait que les chemins de fer soient entre les mains de l'Etat plutôt qu'entre celles de compagnies privées. Mais, le chemin de fer de Turin à Gênes est toujours hypothéqué auprès de la banque anglaise Hambro, ce qui rend impossible son aliénation³. Finalement, C. Cavour opte pour une souscription publique qui est rapidement remplie. De son côté, l'Autriche finit par bénéficier d'un emprunt de la part de la maison Rothschild qui dans le même temps, participe aussi à la souscription sarde⁴. Enfin, les compagnies de chemins de fer italiens reçoivent une aide directe de la Banque de France de 50 millions de Francs, afin de préparer la guerre⁵. L'intérêt stratégique que représente le rail commence à poindre.

De son côté, Napoléon III reste prudent dans un premier temps. Il cherche à éviter d'entrer en guerre en tentant d'amener la Grande-Bretagne et la Russie à s'engager en faveur de l'Italie. L'empereur propose la réunion d'un congrès. Mais, l'Autriche devient plus menaçante. Au début du mois de mars 1859, elle mine le pont ferroviaire de Buffalora sur le Tessin qui marque la frontière entre le Piémont et la Lombardie et qui a été construit aux frais des deux Etats⁶. Puis, elle pose un ultimatum à Turin le 23 avril 1859. Le gouvernement de Vienne exige que celui de Turin arrête ses préparatifs militaires sous trois jours, faute de quoi, les troupes autrichiennes franchiront la frontière. Le gouvernement sarde rejette l'ultimatum⁷.

¹ G.-H. SOUTOU, « Le contexte internationale en 1860 », in MESSIEZ (M.) (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, p. 39.

² Lettre de C. Nigra à C. Cavour, 4 décembre 1858, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

³ Lettre de C. Cavour à C. Nigra, 9 décembre 1858, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

⁴ B. GILLE, *Histoire de la maison Rothschild. Tome 2. 1848-1870, op. cit.*, p. 356-360.

⁵ R. BOURGERIE, *Magenta et Solferino (1859). Napoléon III et le rêve italien*, Paris, Economica, 1993, p. 21.

⁶ Lettre de C. Nigra à C. Cavour, 14 mars 1859, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

⁷ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours, op. cit.*, p. 111.

C'est « l'acte agressif » espéré dans le traité. Le 29 avril, l'Autriche pénètre sur le territoire sarde. La guerre éclate et la France entre dans le conflit au côté du royaume de Sardaigne.

Le chemin de fer à travers la Savoie rentre alors en scène. Il est utilisé pour acheminer les troupes françaises vers le Piémont. Ce n'est pas la première fois que le rail devient un outil au service de l'armée. Il a déjà été employé dans le conflit opposant le royaume de Sardaigne à l'Autriche en mai 1849. Le chemin de fer a alors transporté les troupes autrichiennes sur 60 kilomètres entre Vicence et Mestre. En Piémont, les quelques lignes existantes (Turin-Moncarlieri) sont aussi empruntées par l'armée¹. Le chemin de fer est ensuite utilisé pour l'acheminement des troupes et du matériel lors de la guerre de Crimée en 1853. La France qui a déclaré la guerre à la Russie avec l'Angleterre le 24 mars 1854, achemine ses soldats jusqu'au port de Marseille par les tronçons de chemin de fer existant sur le territoire. Puis sur place, un chemin de fer est construit depuis Balaklava².

Dans cette première phase de préparatifs de la guerre contre l'Autriche, le chemin de fer est tout d'abord considéré comme une garantie financière pour les gouvernements de Turin et de Paris. Son rôle grandit ensuite, pour devenir un véritable outil militaire lors du conflit.

2.1.2.- Le chemin de fer et le déroulement de la guerre contre l'Autriche

Il est convenu entre les gouvernements français et sarde que les troupes alliées arrivent en Italie par trois points, Gênes, La Spezia et Turin. Une partie de l'armée française est acheminée par train jusqu'à Marseille, puis de là par bateau jusqu'à Gênes ou La Spezia. Elle emprunte ensuite le chemin de fer jusqu'à Novare en passant par Alexandrie et Casale. Le reste des troupes se rend à Turin, soit en empruntant le chemin de fer jusqu'à Grenoble, puis la route jusqu'à Suse en traversant les Alpes par le Mont-Genèvre. Soit, les troupes sont transportées en train de Lyon à Culoz ou de Grenoble à Montmélian, où elles changent pour le chemin de fer Victor-Emmanuel jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne. De là, elles continuent par la route du Mont-Cenis et reprennent le chemin de fer de Suse à Turin. Les chemins de fer piémontais garantissent au gouvernement français le transport de ses troupes à raison de 25 000 hommes par jour³.

Le ministère de la Guerre français n'attend pas l'attaque autrichienne sur le territoire sarde pour mobiliser ses troupes. Dès le 25 avril, la division Bouat embarque à Lyon et le soir

¹ A. SCHRAM, *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century*, op. cit., p. 17.

² G. DEROUX, « Technique ferroviaire et art militaire : innovations et influences réciproques », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 15, automne 1996, p. 147.

³ *Gazette de Savoie*, 25 avril 1859.

même, elle est à Saint-Jean-de-Maurienne. Elle est rejointe par la division Renault partie depuis Grenoble. Le 28 avril, la tête de la colonne débouche à Suse et trois jours plus tard, elle est à Turin¹. Parallèlement, la division Bourbaki gagne le Mont-Genèvre par Briançon². A partir de l'entrée en guerre, les transports de troupes s'intensifient. Lors des préparatifs, il a été convenu que le chemin de fer de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne devait transporter chaque jour 2 000 personnes pendant les huit premiers jours. Les trains circulent à une vitesse moyenne de 10 km/heure, ce qui est inférieur à celle des convois habituels, moins lourds et moins longs. Les hommes et le matériel sont en fait acheminés en partie par des trains ordinaires, mais principalement par des trains spéciaux composés de wagons-écuries, de fourgons à marchandises et de trucks. Très vite, le matériel roulant du Victor-Emmanuel ne suffit plus et la France envoie 250 wagons pour renforcer celui de la compagnie³.

Le chemin de fer sert donc principalement à acheminer les soldats, le matériel de guerre, les divers équipements, l'approvisionnement et à envoyer des renforts. Mais, les alliés en font également l'instrument d'une tactique militaire qui permet de prendre à revers les Autrichiens à la bataille de Magenta en juin 1859⁴. Enfin, dans cette guerre, il devient le moyen d'évacuer rapidement les blessés des batailles de Montebello et Solferino vers les hôpitaux d'Alexandrie⁵. Les Autrichiens recourent eux-aussi au chemin de fer. Ils l'utilisent pour l'acheminement des troupes depuis Vienne jusqu'en Lombardie et à Venise. Les transports sont plus longs que chez leurs adversaires. Il faut en moyenne deux semaines pour que les hommes et le matériel fassent le trajet entre Vienne et la Lombardie, ce qui néanmoins, est toujours quatre ou cinq fois plus rapide que par les moyens d'acheminement traditionnels⁶. Pendant la guerre, le gouvernement autrichien renvoie tout le personnel étranger travaillant sur les chemins de fer de la Lombardie et de la Vénétie, et principalement les Français. Rappelons que la Société privilégiée I. R. des chemins de fer Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale qui en est propriétaire depuis le 27 avril 1856, est constituée

¹ *Campagne de l'empereur Napoléon III en Italie 1859. Rédigée au dépôt de la guerre d'après les documents officiels par les ordres de son excellence le maréchal comte Randon, 1860-1861*, Paris, librairie militaire, 3e édition, 1865, p. 24.

² AN, F14 8601, Notice sur les transports par les chemins de fer français vers le théâtre de la guerre d'Italie, décembre 1859.

³ G. DEROUX, « Technique ferroviaire et art militaire : innovations et influences réciproques », *Revue d'histoire des chemins de fer*, op. cit., p. 148.

⁴ A. SCHRAM, *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century*, op. cit., p. 18.

⁵ G. DEROUX, « Technique ferroviaire et art militaire : innovations et influences réciproques », *Revue d'histoire des chemins de fer*, op. cit., p. 158.

⁶ *Ibidem*.

de financiers anglais et français représentés par le duc de Galliera et James de Rothschild¹. Tous les employés sont sommés de quitter le territoire autrichien.

Le chemin de fer n'a encore jamais été utilisé à une échelle aussi importante, et les services de transport des armées français et sarde rencontrent un certain nombre de difficultés. La circulation des trains est tout d'abord engorgée à Culoz. Au plus fort du trafic, au mois de mai, ce sont 28 trains de 90 wagons parfois, qui arrivent par jour à la gare-frontière. Or, le chemin de fer Victor-Emmanuel ne peut suivre la même cadence de l'autre côté de la frontière. La voie est unique et la compagnie manque de matériel, et semble-t-il d'organisation. Le changement de réseau ne nécessite pas de transbordement, mais des wagons et des voitures doivent être retirés des convois. Les voies de garage échelonnées sur la ligne ne permettent pas de conserver les mêmes dispositions qu'en France². Les hommes qui descendent alors sont obligés d'attendre des heures de pouvoir repartir. La ligne de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne, voit au maximum circuler douze trains de 28 à 30 wagons maximum par jour. L'Etat-major finit par demander à ce que des trains de 26 wagons maximum soient expédiés depuis Lyon. Cela pose néanmoins un problème, puisque les batteries d'artillerie doivent alors être expédiées en trois trains³. Une pièce d'artillerie se compose en fait de 6 canons de campagne de type 4 La Hitte (un modèle conçu en 1858 qui tire des obus de 4 kilos chargés par la gueule et qui est utilisé pour la première fois lors de cette guerre).

De l'autre côté du Mont-Cenis, la confusion règne également. Les Français déplorent le retard des trains en partance de Suse à cause du manque de personnel⁴. Les trains partent en direction de Turin toutes les deux heures. C. Cavour se lamente de cette situation auprès de Napoléon-Jérôme. En fait, les employés du chemin de fer ne sont pas assez nombreux pour charger et décharger les wagons à Saint-Jean-de-Maurienne et à Suse. Les gares sont par conséquent encombrées, ce qui conduit parfois à des arrêts de service⁵. L'Etat-major français conseille de procéder à des travaux. Il recommande d'augmenter la dimension des voies de garage du Victor-Emmanuel de manière à pouvoir faire des trains de 40 voitures, d'améliorer les moyens de déchargement, et de créer à la Chambre, station située à 10 km seulement en

¹ Voir à ce sujet le chapitre 3.

² AHD, 3G 2, rapport du capitaine du 5^e régiment d'artillerie, 25 avril 1859.

³ *Ibidem*, note sur l'organisation des transports entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne rédigée par le capitaine du 5^e régiment d'artillerie, non datée, mais probablement en mai 1859.

⁴ AST, Carte Cavour, correspondance, lettre de C. Cavour à E. Oldofredi, fin avril.

⁵ AN, 400 AP 120, lettre de C. Cavour à Napoléon-Jérôme, 21 juin 1859.

aval de Saint-Jean-de-Maurienne, des voies de garage et de déchargement¹. Mais, rien n'est fait.

Enfin, les conditions de voyage sont difficiles pour les soldats, principalement lors du passage du Mont-Cenis. De Saint-Jean-de-Maurienne, les troupes marchent jusqu'à Modane (33 kilomètres), puis le lendemain, elles continuent vers Lanslebourg (27 kilomètres) où une caserne les héberge pour la nuit. Puis, elles parcourent les 37 kilomètres qui les séparent de Suse. Cette dernière étape est la plus fatigante et l'Etat-major recommande la distribution d'eau-de-vie à l'hospice du Mont-Cenis². De plus, l'approvisionnement pose un problème d'organisation. L'armée doit être capable de nourrir 20 000 hommes chaque jour et ne peut pas compter uniquement sur les ressources des localités traversées. Elle doit donc acheminer en permanence des vivres, mais aussi du fourrage pour les chevaux et les mulets. Le ministère français des Affaires étrangères charge alors le consul de France à Genève d'acheter les quantités de foin nécessaires dans les campagnes environnant la métropole genevoise³. Elles sont ensuite acheminées de Genève à Culoz par le chemin de fer. Plusieurs gravures de l'époque mettent en scène la difficile traversée du Mont-Cenis. Ainsi, en 1859, le *Monde illustré* représente les soldats français en rang, marchant dans la neige, le fusil à baïonnette à l'épaule (document 47). A côté, des hommes font tirer par les chevaux un lourd canon. Ce dernier pèse près de 2 700 kilos. A l'arrière, sous-officiers – qui entraînent les roues – et simples soldats poussent le convoi d'un même mouvement. C'est l'artillerie avec son nouveau canon évoqué précédemment, qui est mise en avant dans ce dessin. L'utilisation d'un nouveau canon est toujours un moment important dans l'armée. L'objectif de cette gravure est de montrer la stricte organisation et la puissance de l'armée française, ainsi que le courage et le mérite des soldats qui partent se battre pour l'Italie.

¹ AHD, 3 G 2, Note sur l'organisation des transports entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne rédigée par le capitaine du 5^e régiment d'artillerie, non datée, mais probablement en mai 1859.

² AN 400 AP 57, note du ministère de la Guerre, non datée, mais probablement autour du 25 avril 1859.

³ AHD, 3G 3, télégramme du ministère français des Affaires étrangères au Consul de France à Genève, 9 mai 1859.



Document 47. « L'armée française passant le Mont-Cenis », *Le Monde illustré*, 1859 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).

Une fois arrivés en Italie, les soldats doivent alors attendre leurs équipements et l'armement qui n'ont pas forcément été transportés dans les mêmes trains qu'eux. Les retards s'accumulent ainsi. Enfin, avant d'arriver en Lombardie, l'armée doit commencer par réparer les installations ferroviaires que les Autrichiens ont détruites en reculant. Une fois les voies ferrées opérationnelles, les Sardes et les Français utilisent le réseau étranger avec leur propre matériel et leurs propres hommes.

Malgré ces difficultés, au total, ce sont de 72 800 hommes qui sont transportés par le chemin de fer Victor-Emmanuel à travers la Savoie. Du 25 avril au 30 avril, les effectifs acheminés s'élèvent à 18 797 hommes, puis à 24 128 hommes au mois de mai, 16 761 au mois de juin et 13 118 du 1^{er} au 15 juillet¹. 1 480 mulets pour l'ambulance, 49 batteries d'artillerie, 2 364 charriots de parc, 404 charriots d'équipage, 200 gros canons de siège et mortiers, 18 150 voitures pour le transport des vivres et des effets militaires et 28 415 chevaux sont également transportés.² Ces trafics sont rendus possibles par des accords passés entre les ministères français et sarde de la Guerre et la Compagnie Victor-Emmanuel. Le cahier des charges de la compagnie – comme celui des autres compagnies d'ailleurs –, stipule que « si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne de chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et pour la moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour

¹ AN, F14 8601, notice sur les transports par les chemins de fer français vers le théâtre de la guerre d'Italie, décembre 1859.

² *Campagne de l'empereur Napoléon III en Italie 1859. Rédigée au dépôt de la guerre d'après les documents officiels par les ordres de son excellence le maréchal comte Randon, 1860-1861, op. cit. p. 22.*

l'exploitation du chemin de fer ¹». Une entente passée entre le ministère français de la Guerre et la Compagnie Victor-Emmanuel, le 1^{er} mai 1859, vient compléter ces dispositions. La compagnie s'engage à transporter 120 quintaux métriques par jour de Saint-Michel-de-Maurienne à Suse à raison de 6 Francs le quintal². Elle recourt pour cela aux entreprises locales de roulage. Nous ne connaissons pas leur identité, mais il semble qu'il s'agisse de celles-là mêmes qui assurent habituellement la liaison des deux côtés du Mont-Cenis. Puis, devant l'accroissement des trafics, ces dernières ne peuvent suffire à assurer le service. L'Etat-major français décide d'organiser en complément, «une compagnie auxiliaire d'équipages», qui composée de charretiers du pays, marche sous la surveillance de sous-officiers ou brigadiers³.

Il est difficile d'affirmer avec certitude que cette guerre est une bonne affaire pour la Compagnie Victor-Emmanuel, faute de livres de recettes. Mais, compte-tenu du nombre de militaires et de marchandises diverses qui empruntent le chemin de fer Victor-Emmanuel durant ces quelques mois, même à des tarifs inférieurs à ceux pratiqués habituellement, il est certain que la compagnie en retire une augmentation de ces bénéfices. Il faut cependant noter qu'elle perd une partie des trafics civils de voyageurs et de marchandises qui se rabattent sur le réseau routier et notamment sur la route de Lyon à Chambéry⁴. Tout trafic civil n'est pas pour autant suspendu pendant les hostilités. Les voyageurs sur la ligne du Victor-Emmanuel prennent alors place à côté des militaires dans les trains ordinaires. L'absence de sources empêche d'être plus précis. En revanche, ce qui est certain, c'est que le chemin de fer joue un rôle important dans la victoire franco-sarde.

En effet, les troupes alliées acheminées par le rail vers l'ennemi, prennent rapidement l'avantage sur les Autrichiens. Ces derniers sont défaits le 20 mai 1859 à la bataille de Montebello au sud de Milan, puis le 4 juin à Magenta. Les Autrichiens quittent alors Milan avant que ne rentrent dans la ville Victor-Emmanuel II et Napoléon III (8 juin). Puis le 16 juin, les troupes autrichiennes se retirent en Vénétie après les défaites de Solférino et San Martino. Six jours plus tard, les armées franco-sardes sont aux portes de la Vénétie. Les Autrichiens ont abandonné la Lombardie et sont sur le point de faire de même avec la Vénétie. Pourtant, les conséquences immédiates ne sont pas celles imaginées par C. Cavour.

¹ ADHS, 11 J 1195, cahier des charges du chemin de fer Victor-Emmanuel, de Modane au Tessin, 14 mai 1857.

² *Ibidem*.

³ AHD, 3 G 3, lettre d'un chef d'escadron, 8 mai 1859.

⁴ ANMT, 70 AQ 110, procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la Compagnie PLM, 8 juillet 1859.

Après la victoire de Solférino, Napoléon III propose un armistice à l'empereur d'Autriche François-Joseph. Ce dernier est signé à Villafranca le 6 juillet 1859.

Les troupes françaises reprennent alors le chemin inverse. De Turin à Culoz, la Compagnie Victor-Emmanuel assure le transport des hommes et du matériel de guerre. Au regard des sources, le retour ne semble pas poser de problème particulier. La précipitation du départ a disparu.

Selon les termes de l'armistice du 6 juillet, la France reçoit alors la Lombardie (sauf les villes de Mantoue et de Peschiera) afin de la remettre à la Sardaigne. Une confédération italienne présidée par le pape, dont l'Autriche qui conserve la Vénétie ferait partie, est prévue. La première clause est confirmée par le traité de Zurich du 10 novembre 1859, sans l'accord du gouvernement de Turin. La question de la confédération est renvoyée à un congrès ultérieur. Plusieurs raisons poussent Napoléon III à ne pas poursuivre la guerre. D'une part, la prudence lui dicte de se contenter de l'annexion de la Lombardie, car l'Autriche résiste toujours. D'autre part, les différents Etats de la confédération germanique dont l'Autriche est à la tête, mobilisent leurs troupes et la Prusse menace d'envoyer une armée sur le Rhin. Enfin, l'empereur doit faire face à l'hostilité des catholiques qui craignent que le remodelage du territoire italien ne menace le pouvoir temporel du pape. Des soulèvements sont en effet organisés depuis Turin en Toscane (28 avril), dans les duchés de Parme (1^{er} mai) et de Modène (11 juin) et dans les Etats papaux (à Bologne le 12 juin)¹. Ce traité suscite l'indignation dans le royaume de Sardaigne où la population et leurs représentants se sentent trahis par la France. C. Cavour démissionne en réaction le 17 juillet 1859².

Le roi le rappelle six mois plus tard, le 21 janvier 1860. C. Cavour accepte et pousse les gouvernements provisoires des provinces d'Italie centrale à organiser des plébiscites sur la question de leur annexion à l'Etat de Sardaigne. Ces plébiscites sont favorables au royaume. Napoléon III, qui n'a pas perdu sa sympathie pour la cause italienne, est alors placé devant le fait accompli. En échange de son accord à l'unité, il demande la Savoie et Nice qu'il n'avait pas osé réclamer après Villafranca. D'abord réticent, C. Cavour et Victor-Emmanuel sont obligés d'accepter lorsque la France menace de retirer ses troupes de Lombardie³. Le traité de Turin signé le 24 mars 1860, fixe les grandes lignes de l'annexion de la Savoie et de Nice qui deviennent officiellement françaises le 14 juin 1860, après l'organisation d'un plébiscite (22 et 23 avril 1860).

¹ J.-C. ALLAIN, P. GUILLEN, G.-H. SOUTOU, *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, op. cit., p. 112.

² R. ROSARIO, *Vita di Cavour*, op. cit., p. 431.

³ S. BERSTEIN, P. MILZA, *L'Italie contemporaine : du Risorgimento à la chute du fascisme*, op. cit., 367 p.

2.2.- L'emploi du chemin de fer par les troupes françaises : une violation des traités de 1815 ?

L'utilisation du chemin de fer savoyard par les troupes françaises en 1859, soulève un grave problème diplomatique en Europe. En effet, le chemin de fer de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne est établi en partie sur la zone de la Savoie reconnue neutralisée à la suite des traités de 1815. Lors des négociations entre les puissances européennes victorieuses de Napoléon Ier en 1815, la Suisse a obtenu la reconnaissance de sa neutralité perpétuelle, ainsi que l'agrandissement de son territoire par des cessions de communes françaises et sardes. Mais en échange, elle doit assurer la neutralité militaire de zones entourant Bâle, le lac de Constance, ainsi que le nord de la Savoie. Selon l'Acte final du congrès de Vienne du 9 juin 1815 (article 92) et le second traité de paix de Paris du 20 novembre 1815 (article III), « toutes les fois que les Puissances voisines de la Suisse se trouveront en état d'hostilités ouvertes ou imminentes, les troupes de Sa Majesté le roi de Sardaigne qui pourraient se trouver dans les zones neutralisées se retireront et pourront à cet effet passer par le Valais, si cela devient nécessaire ; qu'aucunes autres troupes d'armées d'aucune Puissance ne pourront y stationner ni les traverser, sauf celles que la Confédération suisse jugera à propos d'y placer ¹ ». L'armée fédérale bénéficie également du droit d'occupation de la Savoie du nord en cas de menace contre le territoire savoyard ou suisse. Ces dispositions sont confirmées par un traité particulier signé entre la Sardaigne et la Suisse le 16 mars 1816. L'objectif pour les puissances de la Sainte-Alliance est de donner les moyens à la Suisse de défendre les cols du Grand-Saint-Bernard et du Simplon contre d'éventuels projets militaires français. En 1859, la France semble violer ces traités puisque ses troupes traversent le territoire de la Savoie neutralisé pour aller en Piémont.

L'attitude de la Confédération suisse est alors ambiguë. Le traité d'alliance signé entre la France et la Sardaigne le 26 janvier 1859, n'est pas vraiment un secret pour elle. La Confédération n'ignore pas non plus que les troupes françaises ont prévu de traverser le territoire savoyard grâce au chemin de fer. En effet, le 28 janvier 1859, le président du Conseil fédéral J. Stämpfli proposerait à l'ambassadeur d'Autriche de faire occuper les provinces neutralisées de la Savoie par 150 000 soldats suisses, afin d'intercepter le passage de l'armée française à Culoz². Mais, il semble que cette proposition n'engage que le président du Conseil fédéral et qu'elle ne soit pas discutée avec les membres du Conseil. Aucune suite

¹ AD, Base de traités en ligne : Acte final du traité de Vienne, 9 juin 1815. Traité de paix du 20 novembre 1815. *Mémoire sur les rapports entre la Suisse et la Savoie neutralisée*, Berne, Imp. de J.-A. Weingart, 1859, p. 29.

² V. BERARD, *Genève, la France et la Suisse. Tome I 1815-1860*, Paris, Imp. E. Desfossés, 1927, p. 428.

ne lui est d'ailleurs donnée. La Confédération s'interroge néanmoins sur les mesures à prendre. Le général G.-H. Dufour qui est à la tête de l'Etat-major fédéral – et qui est aussi un des fondateurs du chemin de fer du Lyon-Genève – insiste dans une lettre adressée au département militaire datée du 21 février, sur la nécessité d'une explication avec le gouvernement sarde pour définir avec lui les obligations de la Suisse. Pour le général, il ne fait aucun doute que la ligne de neutralité coupe le chemin de fer Victor-Emmanuel établi le long du lac du Bourget, mais il se demande si cela est une raison suffisante pour agir alors que la Suisse n'est pas en danger : « Ne serait-ce pas, au contraire, attirer l'orage sur nos paisibles contrées ? Ne verrait-on pas une agression dans ce qui ne serait de notre part, que l'accomplissement d'un devoir¹ ? ». G.-H. Dufour préconise la prudence avant tout². Il propose de restreindre l'étendue du territoire neutralisé de façon à ce qu'il convienne aux intérêts de la Suisse, et qu'il ne comprenne plus ce chemin de fer³. Le Conseil fédéral envoie alors, le 14 mars 1859, une lettre aux Etats signataires de l'Acte final du congrès de Vienne de 1815, dans laquelle il les assure de la volonté de la Suisse, en cas de guerre, de maintenir la neutralité par tous les moyens dont elle dispose, et de tenter de se mettre d'accord avec le royaume de Sardaigne sur les conditions d'une occupation éventuelle de la Savoie. Tous les gouvernements contactés répondent au Conseil fédéral, et approuvent sa position, y compris la France et l'Autriche⁴. C. Cavour déclare dans sa réponse adressée au président du Conseil fédéral, J. Stämpfli, le 16 avril 1859, que la Sardaigne est bien décidée, quelle que soit la situation, à respecter scrupuleusement l'indépendance et la neutralité de la Suisse. Il accepte l'idée d'une conférence entre les puissances signataires de l'Acte final du congrès de Vienne, afin de discuter des conditions d'une occupation éventuelle⁵. Une conférence se réunit à cet effet à Berne en mai 1859. C. Cavour envoie le ministre de Sardaigne en Suisse, A. Jocteau, tandis que la Confédération est représentée par J. Stämpfli et le colonel Frey-Hérosé. La conférence se solde par un échec car aucun accord n'est trouvé entre les deux parties⁶. De

¹ AFS, Documents diplomatiques suisses, Vol. 1, cahier 319 : Le Général G.-H. Dufour, au C Colonel F. Frey-Hérosé, Directeur militaire fédéral, 21 février 1859.

² J.-J. LANGENDORF, « Deux généraux face à l'Annexion : Guillaume Henri Dufour et Antoine-Henri Jomini », in A. DUFOUR, V. MONNIER (V.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 124.

³ AFS, Documents diplomatiques suisses, Vol. 1, cahier 320 : Le général G.-H. Dufour au Colonel F. Frey-Hérosé, Directeur militaire fédéral, 4 mars 1859.

⁴ AFS, Feuille fédérale, Vol. 1, cahier 20 : Extrait des délibérations de l'Assemblée fédérale, 5 mai 1859.

⁵ AFS, Feuille fédérale, Vol. 1, cahier 17 : Le Président du Conseil de la Sardaigne, C. Cavour, au Président de la Confédération helvétique, 16 avril 1859.

⁶ L. MONNIER, *L'Annexion de la Savoie à la France et la politique suisse, 1860*, Genève, A. Jullien, 1932, p. 39.

toute façon, les premières troupes françaises ont déjà traversé le territoire savoyard (25 avril 1859) et sans que cela n'entraîne de réaction formelle de la part des Etats européens.

Le Conseil fédéral suisse est en fait partagé sur l'attitude à adopter. D'un côté, faire appliquer les clauses des traités de 1815, est un des rares moyens dont il dispose pour exister sur la scène internationale¹. Mais, d'un autre côté, il ne souhaite pas mécontenter la France. La situation soulève en fait plusieurs questions. Le Conseil fédéral s'interroge sur la zone exacte qui est considérée comme neutralisée dans les traités. Cette zone n'a en réalité jamais été établie avec précision. Aucune carte topographique ou géographique n'accompagne les actes internationaux. L'article III du second traité de Paris du 20 novembre 1815, définit ainsi la zone : « La neutralisation de la Suisse sera étendue au territoire qui se trouve au nord d'une ligne à tirer depuis Ugine, y compris cette ville, au midi du lac d'Annecy, par Faverges jusqu'au Lescheraines, et de là, au lac du Bourget, jusqu'au Rhône² ». Cette frontière méridionale n'est pas clairement arrêtée. Passe-t-elle par le milieu du lac ? Par son extrémité nord ou sud³ ? De plus, les dispositions des traités de 1815 ont été adoptées dans le but de protéger le royaume de Sardaigne d'une attaque française. Or, dans le cas présent les deux Etats sont alliés. Le Conseil fédéral se demande enfin si la défense de la neutralité de la Savoie du nord est une obligation pour elle, ou si elle est facultative⁴.

Finalement la Confédération suisse préfère laisser faire. Elle ne veut pas reconnaître l'obligation d'empêcher les troupes françaises par le chemin de fer de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne. Elle part du principe qu'elle a reçu des Puissances de Vienne la garde des routes du Simplon et du Grand-Saint-Bernard, et non de celle du Mont-Cenis. D'après la Confédération, le chemin de fer ne fait d'ailleurs que remplacer une route ancienne qui à l'époque des traités de 1815, reliait Lyon à Chambéry et qui passait par Grenoble et la vallée de l'Isère, et qui n'appartenait donc pas à la zone neutralisée⁵.

La Prusse approuve la décision de la Suisse⁶. L'Autriche quant à elle, ne produit aucune protestation officielle⁷. Seule la Grande-Bretagne reproche son attitude à la

¹ P. FLÜCKIGER, « La Suisse et l'annexion de la Savoie. Une diplomatie hésitante ? », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, la France, l'Europe*, op. cit., p. 490.

² AD, Base de traités en ligne : Acte final du traité de Vienne, 9 juin 1815. Acte portant reconnaissance et garantie de la neutralité perpétuelle de la Suisse et de l'inviolabilité de son territoire, 20 novembre 1815.

³ H. COQUET, *Les Alpes, enjeu des puissances européennes*, Paris, Budapest, Turin, L'Harmattan, 2003, p. 124. J.-C. FAVEZ, C. RAFFESTIN, « Il sistema delle « zone » dal 1815 ai giorni nostri », in C. RAFFESTIN, C. OSSOLA, M. RICCIARDI, *La frontiera da stato a nazione : il caso Piemonte*, Roma, Bulzoni, 1987, p. 290.

⁴ AFS, Feuille fédérale, Vol. 1, cahier 19 : Message du Conseil fédéral à la Haute Assemblée fédérale concernant la position de la Confédération dans l'Etat actuel de l'Europe, 29 avril 1859.

⁵ AFS, Feuille fédérale, Vol. 1, cahier 20 : Extrait des délibérations de l'Assemblée fédérale, 5 mai 1859.

⁶ L. MONNIER, *L'Annexion de la Savoie à la France et la politique suisse, 1860*, op. cit., p. 39.

⁷ H. COQUET, *Les Alpes, enjeu des puissances européennes*, op. cit., p. 125.

Confédération. Elle proteste également contre ce qu'elle considère comme une violation des traités de 1815, auprès du gouvernement français le 28 avril 1859. Mais, cela ne va pas plus loin¹. Les troupes françaises empruntent sans aucune inquiétude le chemin de fer de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne.

La question de la neutralité de la Savoie ressurgit en juin 1859, lorsque la Suisse s'inquiète d'une possible annexion de la Savoie par la France. Sans trop entrer dans les détails, puisque cette question ne concerne plus à ce moment-là le chemin de fer Victor-Emmanuel, elle est à l'origine d'une grave crise diplomatique entre la France et la Suisse². Cette dernière réclame en vertu des traités de 1815, la zone neutralisée en Savoie. Pour le président du Conseil J. Stämpfli, l'annexion de la Savoie du nord par la France serait un danger pour la sécurité de la Suisse ainsi que pour l'équilibre européen, et la possession de cette zone serait une façon de s'en prémunir³. Mais, la Confédération ne parvient pas à imposer ses vues aux autres puissances européennes. La Russie et l'Autriche ne veulent rien entreprendre contre la France. Seule l'Angleterre soutient un temps la Suisse avant de l'abandonner⁴. La France annexe alors l'entier territoire savoyard et par le traité de Turin du 24 mars 1860, elle déclare assumer les mêmes obligations que la Sardaigne dans les zones neutralisées (article 2)⁵. La France prend possession du territoire savoyard le 14 juin 1860.

Le chemin de fer Victor-Emmanuel construit de chaque côté du Mont-Cenis joue donc un rôle capital dans la deuxième « guerre d'indépendance » italienne. Il est à la fois un outil logistique, puisqu'il transporte rapidement l'armée vers le théâtre des opérations, mais aussi tactique puisqu'il permet de prendre à revers les Autrichiens à Magenta. Le chemin de fer savoyard est finalement un des nombreux maillons de la chaîne qui conduit à l'Annexion de la Savoie à la France en 1860. Et ce chemin de fer en subit d'une certaine manière les conséquences.

¹ *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. 157, séance du 23 avril 1860.

² F. BREUILLAUD-SOTTAS, « Le Chablais dans l'épineuse question de la Savoie du Nord. Courants d'opinion, attitudes et perceptions », in M. MESSIEZ (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, p. 111-137. V. MONNIER, « La neutralité de la Suisse étendue à la Savoie du Nord et son abrogation », in A. DUFOUR, V. MONNIER (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, op. cit., p. 147-154.

³ M. BRON, « La diplomatie suisse et la mission d'Auguste De la Rive », in A. DUFOUR, V. MONNIER (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, op. cit., p. 99. P. GUICHONNET, *La Savoie du nord et la Suisse. Neutralisation. Zones franches*, Chambéry, SSHA, 2001, 158 p.

⁴ J. DORMANDY, « L'annexion vue de Londres » in M. MESSIEZ (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, op. cit., p. 91-110. P. LOUVIER, « "I fear that the Savoy Question will give us trouble". Le gouvernement Palmerston et l'annexion de la Savoie (juillet 1859-juillet 1860) », in S. MILBACH (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, op. cit., p. 441- 472.

⁵ AD, Base de traités en ligne : traité relatif à la réunion de la Savoie et de l'arrondissement de Nice à la France, 24 mars 1860.

3.- Le chemin de fer et la nouvelle situation frontalière de la Savoie

La modification des frontières sardes découlant du traité d'annexion de la Savoie à la France du 24 mars 1860, a des répercussions importantes sur le chemin de fer Victor-Emmanuel. Le point de connexion des voies ferrées des deux Etats est alors déplacé vers l'est, glissant de Culoz à Modane. Cette dernière gare devient ainsi à son tour une gare-frontière qui cristallise les tensions politiques, diplomatiques et militaires entre les deux Etats désormais propriétaires du tunnel ferroviaire.

3.1.- Les conséquences de l'annexion sur le chemin de fer

Le tunnel du Mont-Cenis est tout particulièrement touché par l'évolution de la frontière. L'ouvrage alors en construction, propriété du royaume de Sardaigne, devient par le traité de Turin, un ouvrage franco-sarde, puis franco-italien. Les conditions de son percement s'en trouvent alors modifiées. L'ancien unique propriétaire qui jusque-là finançait les travaux, considère désormais que la France doit-elle aussi assumer sa part de responsabilités dans la mesure où elle est désormais appelée à en profiter.

3.1.1.- Les nouvelles conditions du percement du tunnel

L'Annexion n'a pas de répercussions immédiates et brutales sur le chemin de fer savoyard. Deux points seulement le concernant sont évoqués en 1860, et n'ont à cette date qu'une portée limitée. Ainsi, lors de la conclusion du traité de Turin signé le 24 mars 1860, qui fixe les conditions de l'annexion de la Savoie et de Nice à la France, les gouvernements français et sarde conviennent que ce dernier se réserve de « terminer lui-même les travaux entrepris pour le percement du tunnel des Alpes » (article 4)¹. Mais, les deux gouvernements interprètent différemment cet article. Pour le gouvernement français, il sous-entend que

¹ *Ibidem.*

l'Italie prend en charge le financement du tunnel, alors que pour C. Cavour, cela suppose que le royaume de Sardaigne continue à diriger le chantier de la façon dont il le souhaite, mais que la France participe également au frais de percement dans la mesure où l'ouvrage devient la propriété des deux Etats. C'est d'ailleurs comme cela que la Chambre des députés l'entend lors du débat sur le traité d'annexion le 27 mai 1860. Le député de Cuneo, G. B. Michelin, qui prend la parole à cette occasion, s'insurge contre la France qui souhaite prendre la Savoie, mais sans les charges qui lui sont attachées. Le tunnel ferroviaire lui sera pourtant aussi utile qu'au royaume de Sardaigne¹. Le président du Conseil n'est alors pas prêt à s'incliner.

Le deuxième point concernant le chemin de fer savoyard est évoqué dans l'acte complémentaire au traité de Turin du 24 mars 1860, signé le 28 août 1860. Il stipule que les machines et outils d'origine sarde, employés du côté de la Savoie au percement du Mont-Cenis sont à leur entrée en France, affranchis de tous droits (article 11)².

Pendant les deux années qui suivent l'annexion, aucun accord ne règle la question des modalités de financement du percement soulevée par le traité du 24 mars 1860. Selon la loi du 15 août 1857, qui adopte le projet de percement du tunnel du Mont-Cenis, la construction de l'ouvrage est faite aux frais de l'Etat sarde. Ce dernier prend également en charge les tronçons entre Modane et l'entrée nord du tunnel, et entre Suse et l'entrée sud du souterrain, ainsi que les stations nécessaires sur ces sections. La Compagnie Victor-Emmanuel contribue quant à elle, à hauteur de 20 000 000 Francs aux travaux de percement en raison de l'intérêt qu'elle pourra en retirer. Le total des dépenses est estimé à 41 600 000 Francs. Après l'annexion de la Savoie, une commission franco-sarde est alors chargée d'étudier les conditions d'exécution du chemin de fer de Modane à Suse. Elle se réunit du 17 décembre 1861 au 26 mars 1862³. S. Grattoni qui est député du collège de Voghera et Valentino Pasini député de Vicence, sont les représentants du royaume d'Italie, tandis que Jules Saladin, inspecteur général des finances, et Alphonse Busche sont les représentants de l'Empire français. La commission entend même C. Laffitte dans le cadre de son enquête le 26 décembre 1861, puisque la Compagnie Victor-Emmanuel est partie prenante dans ces questions financières. Il expose les différentes concessions qui ont été accordées par le gouvernement sarde à la Compagnie Victor-Emmanuel⁴. Il ressort des nombreuses séances de la commission que le tunnel est une œuvre

¹ *Atti della camera dei deputati*, séance du 27 mai 1860.

² AD, Base de traités en ligne : convention relative à la part contributive de la Savoie dans la dette publique du Piémont, 28 août 1860.

³ AD, Mémoires et documents, Italie 40, lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Affaires étrangères, 4 juillet 1862.

⁴ AD, Mémoires et documents, Italie 41, procès-verbal des réunions de la commission internationale, séance du 26 décembre 1861.

d'intérêt international et que les deux nations intéressées doivent concourir à ses frais. Pour les représentants italiens, « il est impensable d'admettre que le Piémont consentit de se charger de toute la dépense au moment même où il renonçait à tous les intérêts politiques, administratifs et commerciaux¹ ». La commission rédige alors une convention qui est signée par les gouvernements français et italien le 7 mai 1862. Les dépenses occasionnées par le chemin de fer de Modane à Suse sont supportées par les deux gouvernements, chacun pour la partie située sur son territoire. Le gouvernement français se charge de faire exécuter les travaux de la partie comprise entre Modane et l'entrée du tunnel et le gouvernement italien de ceux entre la sortie du tunnel et Suse. Le tunnel à proprement parlé est exécuté par les soins et sous la responsabilité du gouvernement italien qui est l'héritier de l'Etat de Sardaigne qui a fait entreprendre les travaux. L'Etat français considère que l'ouvrage ne relève donc pas de sa responsabilité. En revanche, les frais sont partagés. L'Italie finance la partie entre l'entrée du tunnel du côté de Bardonnèche et le milieu du tunnel, et la France paie la section entre l'entrée du tunnel du côté de Modane et le milieu de l'ouvrage. Mais, la convention ne délimite aucunement la frontière entre les deux Etats à l'intérieur du tunnel. Une clause particulière est introduite en ce qui concerne la France. Les dépenses à la charge du gouvernement français pour les travaux de percement de la partie du tunnel du Mont-Cenis située sur son territoire, sont fixées à forfait à la somme de 19 millions de Francs, pour le cas où les travaux dureraient 25 ans, à partir du 1^{er} janvier 1862. Si les travaux étaient achevés avant ce délai, alors, « le capital de 19 millions de Francs serait augmenté d'une prime de cinq cent mille Francs pour chaque année entière dont le maximum de vingt-cinq ans aura été réduit. Si les travaux durent moins de quinze ans, la prime sera portée à six cent mille Francs pour chaque année entière dont ce délai de quinze ans aura été réduit² ». Le capital de 19 millions de Francs – augmenté ou non de la prime – sera payé lorsque la section de Modane à Suse sera livrée à l'exploitation. Mais, pendant l'exécution des travaux, le gouvernement français devra payer au gouvernement italien, un intérêt de 5 % sur les dépenses effectuées pour les parties déjà terminées. Chaque 1^{er} juillet, un mesurage de l'avancée des travaux sera opéré par une commission technique mixte, afin de pouvoir en fixer le montant. Dans le cas où les travaux ne seraient pas achevés le 1^{er} juillet 1887, le gouvernement français sera exonéré du paiement des dépenses faites pour la partie située sur son territoire. Cette clause est également valable si le gouvernement italien décide d'abandonner le percement. En ce qui

¹ *Ibidem*, séances de janvier 1862.

² J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, op. cit., tome 62, 1862, p. 152.

concerne la Compagnie Victor-Emmanuel, sa participation financière à hauteur de 20 millions de Francs est toujours exigible. Sur ces 20 millions, 13 millions seront versés à l'Italie et 7 millions à la France. Cette dernière somme doit en fait être versée au gouvernement italien qui le déduira de la somme imposée à la France. Une fois les travaux terminés, il est prévu que le gouvernement français devienne propriétaire de tous les terrains, de tous les bâtiments et de tous les ouvrages exécutés par le gouvernement italien pour les besoins du chantier sur le territoire français. En revanche, tous les biens mobiles seront récupérés par le gouvernement italien. Tous les outils, dont les perforatrices, seront donc la propriété de l'Italie. La convention est ratifiée à Paris par les deux parties le 9 juin 1862¹.

Du fait des conditions financières stipulées par cette convention, le gouvernement français a tout intérêt à ce que les travaux du tunnel durent le plus longtemps possible. Plus la percée prendra du temps, moins ce tunnel lui reviendra cher. La prime que s'engage à payer le gouvernement français en cas d'avancée rapide du chantier ne tend pas à montrer comme F. Caron l'a supposé², qu'il doute de la réussite du projet, mais plutôt qu'il ne croit pas que les travaux seront achevés en moins de quinze ans. Il faut dire que lors de la négociation de la convention en mai 1862, les perforatrices de G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni, commencent seulement à être utilisées du côté de Bardonnèche (janvier 1861) et les premiers résultats ne sont pas probants, puisque les premiers mois, l'avancée est moins rapide que par le travail manuel³. De plus, les perforatrices ne sont toujours pas arrivées du côté français (janvier 1863). En revanche, le gouvernement italien, lui, doit faire en sorte que les travaux avancent le plus vite possible. C'est ainsi qu'il conclut le 31 décembre 1867, avec S. Grattoni et G. Sommeiller – S. Grandis est alors membre du Haut Conseil des Travaux publics – un accord dans lequel les ingénieurs s'engagent à livrer le travail terminé avant la fin de l'année 1871, moyennant une somme de 4 617 Francs par mètre restant⁴.

En ce qui concerne le reste de la ligne, par une convention en date du 1^{er} mai 1863, et ratifiée par la loi du 27 mai 1863, le gouvernement français confirme à la Compagnie Victor-Emmanuel la concession des lignes situées sur le territoire français. La garantie d'intérêt de 4,5 % sur le capital, conformément aux dispositions de la loi du 15 août 1857, est maintenue.

¹ *Ibidem*.

² F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883, op. cit.*, p. 240.

³ Voir à ce sujet le chapitre 4.

⁴ R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995, op. cit.*, p. 54.

Elle est appliquée sur les sections de la ligne déjà exploitée, et doit l'être sur celle de Saint-Michel-de-Maurienne à Modane dès son ouverture¹.

Les travaux sont achevés au printemps 1871. La France est alors contrainte de verser une prime de 8 millions de Francs au gouvernement italien. Cette considération financière contribue aussi à expliquer l'enthousiasme limité du gouvernement français lors des cérémonies d'inauguration du tunnel en septembre 1871, alors que le Trésor est déjà aux prises avec de graves difficultés financières résultant de la défaite de la France face à l'Allemagne.

La première conséquence de l'annexion sur le chemin de fer en Savoie est donc d'ordre financier. Les modalités de la prise en charge du tunnel du Mont-Cenis, désormais ouvrage transnational, sont arrêtées. Cependant, une inconnue demeure encore. Si les traités et les accords conclus en 1860, entre les gouvernements français et italien, définissent les nouvelles frontières des deux Etats, aucun ne s'attache à fixer la frontière à l'intérieur du tunnel. Sa localisation implique pourtant de profonds bouleversements politiques, diplomatiques et douaniers.

3.1.2.- Chemin de fer et délimitation de la frontière

Le traité de Turin du 26 mars 1860, ne fixe pas la nouvelle frontière entre la France et le royaume de Sardaigne². Il prévoit seulement qu'une commission mixte réfléchira à la question « dans un esprit d'équité » et « en tenant compte de la configuration des montagnes et de la nécessité de la défense » (article 3)³. En fait, les gouvernements français et italien ne parviennent pas à se mettre d'abord sur ce sujet lors de la négociation du traité, et la question est renvoyée à plus tard. D'un côté, Napoléon III souhaite établir la frontière sur la crête des Alpes, tandis que de l'autre, Victor-Emmanuel II et C. Cavour veulent garder le Mont-Cenis et les fortifications de l'Esseillon. Ces dernières sont capitales dans le système défensif du Piémont, car comme l'écrit le président du Conseil à F. Arese, qui a été envoyé à Paris afin de négocier les conditions de l'annexion, « autrement un boulet tiré des canons que l'Empereur a

¹ J. DUVERGIER, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, op. cit., tome 63, 1863, p. 645.

² M. CONSTANT, « La négociation du traité de Turin », in S. MILBACH (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 407-422.

³ AD, Base de traités en ligne : traité relatif à la réunion de la Savoie et de l'arrondissement de Nice à la France, 24 mars 1860.

eu la gloire d'inventer, pourrait aisément atteindre notre capitale¹». L'Esseillon est en fait un ensemble de cinq fortifications – les forts Victor-Emmanuel, Marie-Christine, Charles-Félix, Charles-Albert et la redoute Marie-Thérèse – dont la construction répond au protocole annexé au traité de Paris de 1815, qui prévoit qu'une ceinture de fortifications entoure désormais la France. Ces ouvrages sont construits sur la commune d'Aussois, entre 1819 et 1834, avec les indemnités versées par la France au royaume de Sardaigne. Elles sont tournées contre le pays vaincu. L'ensemble est construit d'après la théorie du général de Montalembert (1714-1800) avec des batteries casematées étagées, permettant ainsi aux différents forts de se protéger les uns les autres par des tirs croisés². Ce système défensif ferme l'accès à la Haute-Maurienne et au col du Mont-Cenis. En 1860, la conservation de ce système défensif éviterait selon C. Cavour, de fortifier Turin ou de relever la forteresse de la Brunetta près de Suse³. Cette dernière, construite par Victor-Amédée III à partir de 1708, a été détruite en 1796, comme l'a exigé le traité de Paris datée de la même année, par lequel le royaume de Sardaigne a cédé Nice et la Savoie à la France.

Les deux parties cherchent alors un compromis. Napoléon III et son ministre des Affaires étrangères E. Thouvenel proposent de laisser l'Esseillon au royaume de Sardaigne, à condition que Turin accepte en échange de le détruire⁴. Victor-Emmanuel II accepte, mais demande à ce que la frontière soit fixée à Modane. Mais, le ministre de la Guerre sarde, M. Fanti, menace de démissionner si le royaume de Sardaigne ne conserve pas l'Esseillon, ouvrage primordial selon lui pour la sûreté du pays. Napoléon III fait une nouvelle offre. Il consent à abandonner le plateau du Mont-Cenis et à faire de nouvelles concessions sur les territoires autour de Nice en laissant au royaume de Sardaigne la vallée de la Tinée, mais les forts devront obligatoirement être détruits. Pour le roi et C. Cavour, sa proposition est insuffisante. L'empereur qui subit de son côté la pression des députés de l'opposition, fait une dernière offre. Il laisse le col de Tende à la Sardaigne et les plateaux du grand et petit Mont-Cenis, mais la France récupère les fortifications de l'Esseillon et s'engage à les détruire. Il fait comprendre au gouvernement de Turin qu'il s'agit de sa dernière concession. Le gouvernement sarde, poussé par une vague de mécontentement en Savoie et à Nice où les

¹ Lettre de C. Cavour à Francesco Arese, 8 février 1860, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario, op.cit.*

² A. DUPOUY, « Comment retourner les fortifications quand les frontières changent ? », in *Espaces savoyards : frontières et découpages*, Actes du XXXIXe congrès des sociétés savantes de Savoie, Archamps, 14 et 15 septembre 2002, La Salevienne, 2004, p. 75.

³ Lettre de C. Cavour à C. Nigra, 11 février 1860, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. epistolario, op.cit.*

⁴ L.-M. CASE, *Edouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, Paris, A. Pedone, 1976, 458 p.

populations s'inquiètent de leur sort, comprend qu'il ne peut, cette fois-ci, qu'accepter¹. Les communes concernées par les espaces en question ont en fait déjà voté leur rattachement à la France (22 et 23 avril 1860). L'armée française prend donc possession des fortifications de l'Esseillon le 25 août 1860, et le 29 août, l'ordre est donné de détruire le fort Charles-Félix². Les autres forts restent finalement en l'état, et toutes les embrasures du côté de la France sont murées.

Au début du mois de septembre 1860, la commission prévue par le traité de Turin se rend au Mont-Cenis, afin de délimiter avec précision la frontière. Elle en profite pour observer l'état d'avancement des travaux du tunnel, bien que le traité d'annexion ne prévoit pas la démarcation de la frontière à l'intérieur du souterrain³. Les travaux sont en effet trop peu avancés pour que cela soit possible. L'étude menée par la commission débouche sur la convention du 7 mars 1861. La nouvelle frontière suit la limite entre le duché de Savoie et le Piémont, excepté quelques modifications autour du col du Petit-Saint-Bernard et surtout des cols du Grand et du Petit Mont-Cenis où la frontière suit la ligne de partage des eaux⁴. La convention est ratifiée par Napoléon III et Victor-Emmanuel le 16 mars 1861.

Il n'est donc toujours pas question de la démarcation de la frontière à l'intérieur du tunnel du Mont-Cenis. Il faut attendre 1871, pour qu'une commission franco-italienne soit chargée de la question. L'enjeu n'est pas seulement politique, mais aussi financière, puisque de cette limite dépend le montant de la contribution aux frais de percement que l'Etat français doit verser à l'Italie. La commission mixte émet alors l'avis que la frontière soit fixée à l'intérieur de la galerie, « au point de séparation des deux pentes opposées se dirigeant l'une vers l'Italie, l'autre vers la France, à environ 150 mètres au sud de la verticale passant par le faite de la montagne », soit, au milieu exact du tunnel. La frontière est fixée à 6 116,77 mètres de chaque entrée du tunnel du Mont-Cenis. Les gouvernements français – par l'intermédiaire du ministre français à Rome, le marquis de Noailles – et italien – le ministre des Affaires étrangères E. Visconti-Venosta – adoptent les conclusions de la commission dans une convention signée à Rome le 10 décembre 1874⁵. La délimitation de la frontière à l'intérieur

¹ E. ANCEAU, « Napoléon III et l'annexion de la Savoie », in S. MILBACH (dir.), 1860. *La Savoie, la France, l'Europe*, op. cit., p. 385-386.

² H. HEYRIES, « La question des places d'armes de Savoie et de leur prise de possession par la France », in S. MILBACH (dir.), 1860. *La Savoie, la France, l'Europe*, op. cit., p. 251.

³ Lettre de C. Cavour à C. Nigra, 7 septembre 1860, in C. PISCHEDDA, M.-L. SARNICELLI (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, op.cit.

⁴ AD, Base de traités en ligne : convention de délimitation territoriale entre la France et la Sardaigne, 7 mars 1861.

⁵ AD, Contentieux 363, convention entre la France et l'Italie au sujet de la délimitation de la frontière à l'intérieur du tunnel du Mont-Cenis, 10 décembre 1874.

du tunnel du Mont-Cenis ne soulève aucune contestation de la part de l'une ou l'autre des deux parties, puisqu'elle est la plus équitable possible.

La loi prévoit également que la frontière soit matérialisée à l'intérieur du tunnel. Une borne frontière est encastrée dans une des parois du tunnel, à la limite séparative des deux pays. Il s'agit d'une dalle en pierre de deux mètres de longueur, de 30 centimètres d'épaisseur et de 80 centimètres de hauteur. D'un côté est gravé le mot « France » et de l'autre « *Italia* », et au-dessus « 1871 » (photographies 49 a et b). En face, sur l'autre paroi du souterrain, est placée une plaque en fonte de même dimension où est inscrit de part et d'autre du point frontière : « Frontière France », et « *Confine – Italia* ». La convention du 10 décembre 1874 divise en deux parts égales les frais occasionnés par l'installation de la borne frontière et par les inscriptions (600 Francs) entre les gouvernements français et italien¹.



Photographies 49 a et b. Matérialisations de la frontière entre la France et l'Italie au milieu du tunnel du Mont-Cenis (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti).

¹ *Ibidem.* AD, Affaires consulaires 452, lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Affaires étrangères, 1874.

La frontière du chemin de fer ne coïncide donc pas avec la frontière naturelle. La première est fixée au milieu du tunnel du Mont-Cenis, tandis que la seconde suit la ligne de crête. La frontière douanière en lien avec le chemin de fer est quant à elle fixée à l'extérieur du tunnel, du côté français. L'annexion opère en fait un glissement des installations douanières de Culoz en direction du Mont-Cenis. Elles sont tout d'abord implantées à Saint-Jean-de-Maurienne qui constitue le terminus de la ligne, puis elles sont déplacées en fonction de l'avancée du chemin de fer Victor-Emmanuel. En 1862, la douane est installée à Saint-Michel-de-Maurienne, avant d'être définitivement fixée à Modane en 1871.

3.2.- Les organisations des gares-frontières

La jonction des voies ferrées du Lyon-Genève et du Victor-Emmanuel à Culoz en 1858, puis des lignes du Rhône au Mont-Cenis et de la Haute-Italie à Modane en 1871, impose la construction de gares qui soient communes aux deux compagnies. Du fait de leur caractère frontalier, ces gares bénéficient d'un statut particulier. Elles deviennent des « gares internationales ». Leur fonctionnement nécessite alors la mise en place d'accords entre les gouvernements des deux Etats voisins. Par ces accords, Culoz et Modane assurent les trois fonctions dévolues à la frontière, la fonction légale, la fonction fiscale et la fonction de contrôle¹.

3.2.1.- La gare-frontière de Culoz

La gare de Culoz est ouverte le 20 juillet 1857, par la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, lorsque cette dernière met en service la section d'Ambérieu à Seyssel. Le pont ferroviaire de Culoz est quant à lui livré à la circulation le 2 septembre 1858. A partir de cette date, Culoz devient une gare internationale.

Une convention spéciale est signée le 23 novembre 1858, entre la France et le royaume de Sardaigne dans le but de « faciliter et accélérer le transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer qui relient entre eux leurs Etats respectifs² ». La convention est conclue pour une période de cinq ans. La voie ferrée entre Culoz et la frontière

¹ P. GUICHONNET, C. RAFFESTIN, *Géographie des frontières*, op. cit., p. 49-50.

² AD, Base de traités en ligne : convention relative au transport des voyageurs et des marchandises par le chemin de fer et à l'établissement d'un bureau de douanes sardes dans la gare de Culoz, 23 novembre 1858.

sarde est considérée comme une route internationale ouverte pour les deux pays à l'importation, à l'exportation et au transit. Des bureaux de douane française et sarde sont installés dans la gare. Une police interne à la gare est également instaurée. Elle est assurée par des agents français et est uniquement à la charge du gouvernement français¹. Les locaux nécessaires au logement de ces différents services sont mis à disposition par la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève à qui appartient la gare. Les armoiries de chacun des deux Etats – France et royaume de Sardaigne – doivent être apposées à l'entrée des bureaux de leurs douanes respectifs. Le royaume de Sardaigne impose ainsi de façon symbolique, sa marque sur le territoire français. Mais, les bâtiments préexistants s'avèrent vite trop exigus pour accueillir à la fois les services administratifs de la compagnie du Lyon-Genève, ceux du Victor-Emmanuel et les bureaux des douanes françaises et sardes. La compagnie est ainsi obligée d'entreprendre des travaux à ses frais. Le gouvernement sarde verse seulement chaque année une somme équivalente à 5 % des dépenses effectuées par la compagnie du Lyon-Genève au titre de la location des bureaux de douane et des logements des douaniers. De son côté, la Compagnie Victor-Emmanuel fait de même pour la location des installations ferroviaires qu'elle a en commun avec le Lyon-Genève, pour les bureaux qu'elle occupe et pour le logement de ses employés (document 48)².

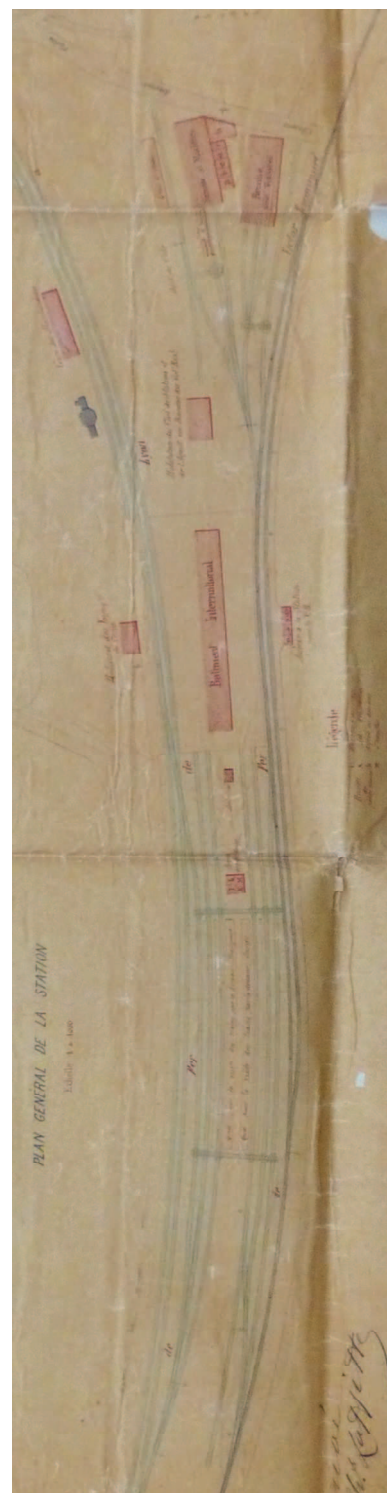
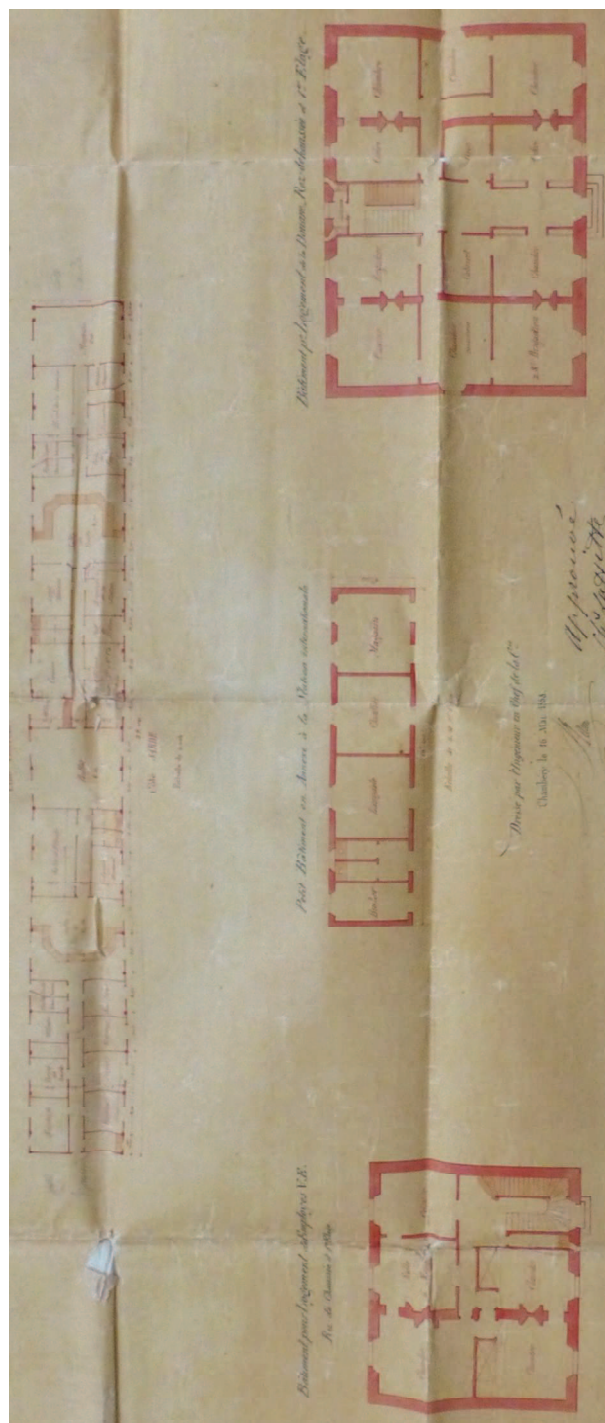
La gare de Culoz se compose en fait de deux ensembles de bâtiments. Le premier est réservé aux trafics de voyageurs et de marchandises à destination ou en provenance de France exclusivement (document 49). Cette partie est donc gérée par la compagnie du Lyon-Genève puis du PLM. Le second ensemble regroupe les installations de la gare internationale gérée conjointement par les Compagnies PLM et Victor-Emmanuel. Le bâtiment central (photographie 50) comprend les bureaux des différents services évoqués précédemment ainsi que deux salles de visites, l'un pour les douanes françaises, l'autre pour les douanes sardes (document 49). Les voyageurs qui traversent en chemin de fer la frontière y sont invités à présenter leurs papiers d'identité. Leurs bagages sont également fouillés, puis placés dans des wagons fermés avec des cadenas ou des plombs³. Chacun des deux Etats dispose d'un quai particulier pour effectuer ces contrôles. Ce bâtiment central comprend aussi des salles d'attentes, un buffet et un guichet pour la vente des billets. A côté des bâtiments sont réservés au service du transport de marchandises. Deux magasins distincts sont construits, l'un pour les

¹ DE ROUFFIAC, *Convention entre la ligne de chemin de fer de Lyon à Genève et la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel pour l'extension de la section de Culoz au Rhône et pour l'usage de la gare de Culoz*, Paris, Imp. de P. Dupont, 1858, 15 p.

² ANMT, 77 AQ 109, procès-verbal du conseil d'administration du chemin de fer du Lyon à Genève, séance du 8 octobre 1858.

³ AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 44, règlement établi le 15 novembre 1858.

marchandises importées en France, et l'autre pour celles importées en Sardaigne. Le premier est installé dans la partie de la gare réservée à la douane française et le second dans la partie sarde¹. Des locaux techniques, des remises, un réservoir d'eau, un dépôt et un quai à coke complètent l'ensemble.



Documents 48 et 49. Plan des installations de la gare de Culoz en 1858 (document conservé aux Archivio di Stato di Torino, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 44).

¹ ADS,



Photographie 50. Ancien bâtiment international partagé par les services des compagnies Victor-Emmanuel et PLM et par les services de douanes françaises et sardes à Culoz. Ce bâtiment a été démoli en 2009 (X. Bernier).

Les compagnies Victor-Emmanuel et PLM, ainsi que les Etats sardes et français partagent ces installations ferroviaires et ces locaux, jusqu'à l'annexion de la Savoie à la France et la prise de possession officielle de la Savoie par les Français le 14 juin 1860. A partir de cette date, la frontière ferroviaire est déplacée en Maurienne, d'abord à Saint-Jean-de-Maurienne, puis à Saint-Michel-de-Maurienne (en 1862) et enfin à Modane (1871).

3.2.2- La gare-frontière de Modane

Une fois le tunnel du Mont-Cenis ouvert en 1871, la gare-frontière est installée à Modane. Cependant, le gouvernement italien aurait préféré dans un premier temps, qu'elle soit établie à Bardonnèche. Devant le refus catégorique de la France, il propose que la gare de Modane serve alors à l'échange du matériel des convois et du personnel des chemins de fer du PLM et de la Haute-Italie, ainsi qu'au transbordement des voyageurs et des marchandises. En

contrepartie, il demande à ce que la douane italienne soit installée à Bardonnèche¹. Le gouvernement français n'est pas en mesure de rejeter cette nouvelle proposition, mais tente tout de même de convaincre son homologue italien. D'une part, les communes de Modane et de Fourneaux offrent un terrain suffisamment grand pour accueillir toutes les installations à la fois ferroviaires et douanières. D'autre part, si tous les services sont installés du côté français, le temps nécessaire au transbordement des voyageurs et des marchandises pourrait être employé à remplir les formalités de douane. La réunion des deux opérations sur le même espace permettrait ainsi de gagner un temps précieux². Les compagnies PLM et de la Haute-Italie sont également de cet avis. Le gouvernement italien finit par se ranger à leur opinion en 1870.

La gare construite sur la commune de Modane accueille donc dès la fin de l'année 1871, les services des chemins de fer du PLM, de la Haute-Italie, des douanes françaises et italiennes, ainsi que les services de Poste des deux pays. Une commission franco-italienne est alors chargée de définir officiellement l'organisation de la gare-frontière de Modane. Les réflexions prennent plusieurs années. Elles débouchent sur une convention signée par la France et l'Italie le 20 janvier 1879. La Compagnie PLM assure le service technique de la gare, tandis que la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie est en charge de l'exploitation de la section de la ligne allant de la gare au milieu du tunnel. Elle verse pour cela un péage au PLM dont le montant n'est pas fixé. La section entre la gare et la frontière est par ailleurs déclarée internationale. Cette convention est en fait un accord de parfaite réciprocité entre les deux compagnies ferroviaires. En échange de ces dispositions, la compagnie de la Haute-Italie assure le service technique d'une autre gare-frontière entre la France et l'Italie, celle de Vintimille. Cette dernière, mise en service la même année que la gare de Modane, est le point de jonction entre les lignes en provenance de Marseille et de Gênes. La Compagnie PLM est quant à elle en charge de l'exploitation du tronçon de chemin de fer entre la gare de Vintimille et la frontière française.

Cette convention fixe les mesures de surveillance et de douanes appliquées dans la gare de Modane et sur la section de chemin de fer comprise entre la gare et la frontière franco-italienne, c'est-à-dire le milieu du tunnel³. La voie ferrée entre Modane et Bardonnèche est considérée comme route internationale, ouverte, pour les deux Etats à l'importation, à

¹ AD, Affaires consulaires 451, lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Affaires étrangères, 23 décembre 1869.

² *Ibidem*.

³ AD, Traités Italie, Convention relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemin de fer comprises entre ces gares et les frontières de France et d'Italie, 20 janvier 1879.

l'exportation et au transit des marchandises, ainsi qu'au transport des voyageurs s'effectuant de France en Italie et réciproquement. Cette convention répartit les droits et les devoirs, à la fois des compagnies ferroviaires et des services de douane des deux pays. Elle entérine en fait la plupart des règles de fonctionnement en vigueur depuis la mise en exploitation du tunnel. Le PLM est chargé de l'embarquement et du débarquement des voyageurs et des bagages, de la composition, de l'expédition et de la réception des trains. La compagnie de la Haute-Italie quant à elle, est responsable de l'envoi au départ de Modane et de l'arrivée dans cette gare, des marchandises en provenance ou en direction de l'Italie. Elle s'occupe des différentes formalités administratives liées à ces trafics.

La convention du 20 janvier 1879, définit également les pouvoirs de chacune des deux compagnies. Ainsi, seuls les agents du PLM sont habilités à dresser des procès-verbaux pour des infractions survenues dans l'enceinte de la gare. En revanche, les contraventions aux infractions commises sur la voie ferrée entre la gare et le milieu du tunnel, sont une prérogative des agents de la compagnie ferroviaire italienne. La police nationale française est également présente à l'intérieur de la gare et peut si besoin est, aider les douaniers français et italiens dans leurs opérations. Jusqu'en 1876, un commissariat italien est également installé dans la gare de Modane, puis il est rapatrié à Bardonnèche à la demande du gouvernement français. Sa présence permanente sur le territoire n'est pas justifiée à ses yeux. Le commissariat peut en revanche envoyer temporairement des agents à Modane¹.

La Compagnie PLM à qui appartient la gare, fournit les bureaux dont la compagnie de la Haute-Italie a besoin pour ses services administratifs. Cette dernière dispose également de ses propres hangars pour abriter ses locomotives, ses voitures et ses wagons. Toutes les dépenses liées à l'entretien de la gare de Modane ou aux travaux d'agrandissement sont aux frais du PLM. La compagnie de la Haute-Italie lui verse en échange un loyer équivalent à 5 % des dépenses afférentes aux services communs. Tout projet d'agrandissement des bâtiments doit recevoir l'aval des deux gouvernements. Le PLM fournit également les locaux nécessaires aux administrations douanières française et italienne. Les deux compagnies ferroviaires ont la possibilité de se prêter du matériel roulant. Mais, les voitures-voyageurs ne doivent en aucun cas, sortir du territoire français ou italien².

Comme pour la gare de Culoz entre 1858 et 1860, un entrepôt est affecté aux marchandises en petite vitesse importées en France, et l'autre pour celles importées en Italie.

¹ AD, Affaires consulaires 451, lettre du procureur général de Chambéry au ministre de la Justice, 19 novembre 1874, et lettre du ministre de la Justice au ministre des Affaires étrangères, 3 avril 1876.

² J. GUY, *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, *op. cit.*, p. 27.

Les contrôles sont effectués par les douaniers dans ces locaux. En revanche, pour les marchandises en grande vitesse, les opérations de douane se font dans un local unique. Le personnel des deux compagnies de chemin de fer est tenu de prêter main-forte aux douaniers pour le transbordement des marchandises vers les points de contrôle. Quant à la vérification des papiers d'identité des voyageurs, elle n'a pas lieu à l'intérieur des trains, mais dans les bureaux des douanes. Les douaniers des deux pays doivent travailler en étroite coopération. Ils sont tenus de se communiquer les registres d'entrée et de sortie et les justificatives de leurs propres trafics. Les douaniers doivent également travailler de concert afin de lutter contre l'immigration italienne clandestine en France. Les immigrés arrivent d'Italie en France par le train et se font en général arrêter lors des contrôles d'identités à la gare. Ils sont alors rapatriés en train à Bardonnèche. Un accord prévoit que les expulsés doivent être ramenés de l'autre côté du tunnel du Mont-Cenis dans des wagons fermés à clé, aux frais du gouvernement italien¹. Il arrive aussi que des Italiens empruntent le tunnel à pied afin de rentrer en France. Ce sont à chaque fois des hommes déjà recherchés par la police italienne pour divers délits ou crimes².

Des accords sont également passés entre les deux Etats pour le logement des employés des services italiens de douane et du chemin de fer. Ils occupent à Fourneaux les bâtiments où vivaient auparavant les ouvriers du chantier du tunnel du Mont-Cenis³.

Beaucoup de clauses contenues dans la convention franco-italienne du 20 janvier 1879, sont en fait identiques à celles définies dans la convention franco-sarde concernant la gare internationale de Culoz du 23 novembre 1858, évoquée précédemment. Ces points communs témoignent du glissement de la frontière ferroviaire opéré à la suite de l'annexion de la Savoie à la France.

Cette coopération et cette cohabitation franco-italienne des services douaniers et ferroviaires à Modane se révèlent assez vite problématiques, lorsque les relations diplomatiques entre les deux Etats se tendent à partir des années 1870.

¹ ADS, 9 M II 7, lettre du ministre de l'Intérieur au préfet de la Savoie, 22 mars 1873.

² *Ibidem*, lettre de la Cour d'appel de Chambéry au préfet de la Savoie, 8 juin 1872.

³ AD, Affaires consulaires, 451, lettre du ministre d'Italie à Paris, au ministre français des Affaires étrangères, 17 avril 1875.

3.3.- Un chemin de fer qu'il faut protéger en cas de dangers

Le chemin de fer qui est censé unir les peuples des deux côtés des Alpes, faciliter les échanges commerciaux entre la France et l'Italie, est également perçu dans le même temps, comme un vecteur de danger potentiel. En effet, dans le contexte du refroidissement des relations entre les deux Etats à partir des années 1870, le tunnel du Mont-Cenis devient un élément à placer sous l'étroite surveillance de l'armée, car il constitue aux yeux des Etats-majors de l'époque, une éventuelle voie d'invasion, dans un sens comme dans l'autre.

3.3.1.- La menace italienne, rumeurs et réalités

Dès la mise en exploitation du tunnel du Mont-Cenis en 1871, une méfiance réciproque s'installe entre les deux Etats situés de part et d'autre de l'ouvrage, comme en témoigne les festivités organisées lors de son inauguration¹. Pour autant, les espoirs économiques qui sont placés en lui, ne sont pas remis en question. C'est en fait la présence sur le sol français, à Modane, de citoyens italiens, c'est-à-dire du personnel de la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie, de policiers et de douaniers, qui crée un climat de suspicion. Des rumeurs circulent à leur sujet. Ils sont accusés d'espionnage au profit de l'Etat italien. Les policiers sont aux yeux des ministères de l'Intérieur et des Affaires étrangères les principaux suspects. Ils scruteraient les allers et venues des fonctionnaires français et créeraient un climat délétère². Le renvoi à Bardonnèche en 1876, du commissariat de la police italienne qui s'était installé à Modane à l'ouverture du tunnel, est en grande partie dû à cette peur de l'espionnage.

La gare internationale devient le lieu d'où partent et arrivent toutes sortes d'informations – fausses souvent – sur les agissements des gouvernements français et italien. En juillet 1876 par exemple, la rumeur s'y répand que 500 hommes du génie militaire italien seraient occupés à des travaux de fortifications sur le massif du Mont-Cenis. Ils construiraient leurs ouvrages sur des terrains qui auraient été cédés au gouvernement italien par la commune de Lanslebourg. Ces informations sont collectées auprès des policiers de la gare de Modane par le chef du génie de Chambéry, le commandant Wagner. Elles sont prises au sérieux par le ministère de la Guerre³. Ce dernier envoie alors des officiers français observer ce qui se passe

¹ Voir à ce sujet le 1.2. de ce chapitre.

² AD, Affaires consulaires 451, lettre du ministre de l'Intérieur au ministre des Affaires étrangères, 16 août 1876.

³ AD, Mémoires et documents, Savoie et Nice, 42, lettre du 26 février 1876.

à la frontière. En réalité, les Italiens ne construisent aucun fort sur le Mont-Cenis, et encore moins sur le territoire d'une commune française.

Les rumeurs ne sont pas une exclusivité des Français. L'Italie est elle-aussi parcourue de fausses informations. Le 31 juillet 1876, le journal *La Nuova Torino*, publie un article intitulé « préparatifs militaires sur la frontière ». Il rapporte que des officiers français en civil, « des colonels habillés en bourgeois » parcourent la montagne à la recherche de renseignements. Cette information est probablement vraie, car c'est une pratique courante de l'armée française à l'époque, tout comme de l'armée italienne d'ailleurs. L'article ajoute qu'une commission militaire française parcourrait les communes de Savoie, afin de dresser la liste des mulets et de chevaux aptes au service de l'armée, ainsi qu'un inventaire du matériel et des armes conservées dans les forts de l'Esseillon. La France se préparerait donc à attaquer l'Italie¹. Le ministère de l'Intérieur nie farouchement². L'informateur du journal est en fait le commissaire de la police italienne qui a dû quitter la gare de Modane³.

Toutes ces rumeurs sont nourries par le contexte international de l'époque. Depuis la défaite contre l'Allemagne, la France se retrouve isolée. Les gouvernements français et italien continuent à être divisés sur la question romaine. Le second s'inquiète dans les années 1873-1876, de la pression que les catholiques français exercent sur le gouvernement de l'Ordre moral qui pourrait être ainsi amené à reprendre une action en faveur du pape. L'Italie se rapproche alors de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. Le 17 septembre 1873, Victor-Emmanuel II se rend en visite officielle à Vienne où il est reçu par l'empereur François-Joseph, puis quelques jours plus tard, il rencontre l'empereur Guillaume Ier à Berlin. Deux ans plus tard, c'est au tour de ces souverains de venir en Italie, François-Joseph à Venise en avril 1875, et Guillaume Ier à Milan en octobre 1875⁴. L'Italie considère que l'appui de l'Allemagne lui donnera les moyens de s'affirmer sur la scène internationale. La France subit en fait la politique du chancelier allemand Bismarck qui voit dans son isolement un moyen d'empêcher toute revanche française. Les relations franco-italiennes se dégradent encore un peu plus à partir de 1878, en lien avec le problème de la Tunisie. Depuis la fin des années 1860, la Tunisie est gouvernée par un bey indépendant, vassal de l'Empire Ottoman, et est placé sous la tutelle économique de l'Angleterre, de la France et de l'Italie. Mais, les Italiens y sont beaucoup plus nombreux que les Français (environ 20 000 contre quelques centaines). Constatant l'accroissement de l'influence italienne sur ce territoire, la France réplique en mai

¹ *La Nuova Torino*, 31 juillet 1876.

² AD, Affaires consulaires 451, rapport de la direction générale de la sûreté publique, 2 août 1876.

³ *Ibidem*, lettre du ministre de l'intérieur au ministre des Affaires étrangères, 16 août 1876.

⁴ G. PECOUT, *Naissance de l'Italie contemporaine 1770-1922*, *op. cit.*, p. 271.

1881, en envoyant un corps expéditionnaire en Tunisie. Ce dernier impose au gouvernement du bey le traité du Bardo le 12 mai. La Tunisie devient un protectorat français. L'Italie dépourvue d'armée et de flotte ne peut pas intervenir et voit ses espoirs expansionnistes anéantis dans cette partie de l'Afrique. Le gouvernement italien de Cairoli accusé d'être le responsable de la situation tombe, et est remplacé par le gouvernement de Depretis¹. Ce dernier engage alors des négociations avec les empires allemand et austro-hongrois. Elles débouchent le 20 mai 1882, sur le traité instituant la Triple Alliance². Le traité secret présente un caractère défensif. Ainsi, « dans le cas où l'Italie, sans provocation directe de sa part, serait provoquée par la France pour quelque motif que ce soit, les deux autres parties contractantes seront tenues de prêter à la partie attaquée secours et assistance avec toutes leurs forces. Cette même obligation incombera à l'Italie dans le cas d'une agression non directement provoquée de la France contre l'Allemagne³ ». La France craint alors de plus en plus une attaque italienne.

Sa peur est d'autant plus vive que l'Italie a créé un nouveau corps d'armée. En effet, le 15 octobre 1872, le ministre de la Guerre met en place 15 compagnies alpines⁴. Leur mission est de défendre les frontières montagneuses du nord de l'Italie face à la France et à l'Autriche. L'idée n'est pas totalement nouvelle. Le ministère de la Guerre reproduit les bataillons de Chasseurs tyroliens qui existent en Autriche depuis le XIXe siècle, spécialement entraînés à la guerre en montagne⁵. Le nouveau corps d'armée italien composé d'*Alpini*, des hommes recrutés directement sur le territoire où ce corps s'implante, et qui connaissent donc bien la montagne. Les effectifs des *Alpini* croissent rapidement. En 1873, les compagnies passent de 15 à 24 doublées de 24 compagnies de milice mobile. En 1876, le nombre de compagnies passe à 36. La loi adoptée le 29 juin 1882, soit moins d'un mois après la signature de la Triple Entente (20 mai 1882), double leur nombre et leur rattache 8 batteries d'artillerie et deux de milice sur le pied de guerre en permanence. Les frontières françaises, et tout particulièrement celle du Mont-Cenis, sont concernées par ce dispositif. Le régiment stationné à Sus, le 3^e *Alpini*, est à une journée de marche seulement de cet objectif.

Devant toutes ces menaces, la France réplique en envoyant des militaires sur sa frontière savoyarde. En 1876, les premiers arrivent à Modane. Le 1^{er} bataillon du 97^e Régiment d'Infanterie est acheminé avec tous ses équipements en chemin de fer. Des quais

¹ P. MILZA, *Les relations internationales de 1871 à 1914*, op. cit., p. 32.

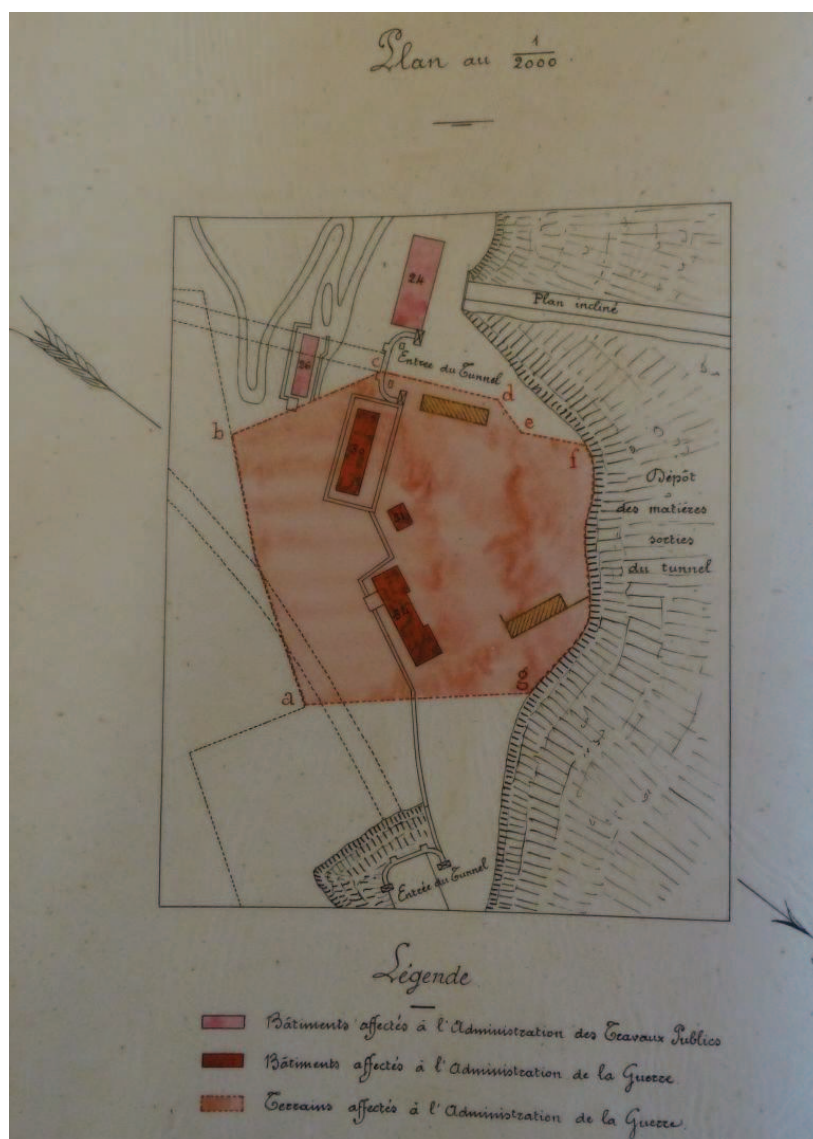
² S. ROMANO, *Histoire de l'Italie du Risorgimento à nos jours*, op. cit., p. 83-85.

³ Cité dans P. MILZA, *Les relations internationales de 1871 à 1914*, op. cit., p. 33.

⁴ M. TONINI, *Alpini in Piemonte. La strana storia*, Torino, Editrice Il Punto-Piemonte in Bancarella, 2013, p. 25.

⁵ DELEUZE, « Le danger italien et les Alpes dans le contexte international de 1871 à 1888 », *Revue historique des armées*, n° 170, 1988, p. 6.

militaires sont même construits à cette occasion à la gare. Les hommes sont logés dans les locaux construits au moment du chantier du percement du tunnel du Mont-Cenis, et situés près de la tête de la galerie préparatoire. Jusqu'ici, c'était le personnel de la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie qui y vivaient. Un décret du 19 juin 1876, affecte ces bâtiments au ministère de la Guerre¹. Progressivement, une véritable caserne est implantée sur ce site dit du Replat (document 50). L'armée entoure les bâtiments d'un mur d'enceinte. Les installations militaires s'étendent sur les déblais du percement de la galerie. De nouveaux baraquements sont construits. Le plan incliné qui permettait de relier les deux chantiers du tunnel dans les années 1857-1871², sert désormais à l'armée. La caserne du Replat est donc implantée à proximité de l'entrée du tunnel du Mont-Cenis.



Document 50. Plan des bâtiments et terrain militaires à Modane, 1886 (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la côte 52 S 18).

¹ ADS, 52 S 18, rapport de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation du PLM, 3 décembre 1876.

² Voir à ce sujet le chapitre 4.

Ce site n'est pas choisi au hasard par le ministère de la Guerre en 1876. En effet, la mission du bataillon qui est envoyé à Modane, est de surveiller l'entrée nord du tunnel du Mont-Cenis, qui désormais représente un danger.

3.3.2.- Empêcher le franchissement : le tunnel du Mont-Cenis et les fortifications

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis qui à l'origine était conçu comme un instrument d'ouverture entre les deux côtés des Alpes, devient dans ce contexte politique et diplomatique tendu des années 1870-1880, un objet de craintes. En effet, pour le ministère français de la Guerre, l'Italie, bénéficiant du soutien de l'Allemagne, pourrait avant même toute déclaration de guerre profiter du tunnel pour lancer un convoi de troupes au-delà de la frontière¹. Cette crainte est perceptible dès 1872. L'exploitation du tunnel est à peine commencée, qu'elle suscite déjà des inquiétudes. Le tunnel du Mont-Cenis est considéré comme une voie d'invasion possible. Une attaque par le tunnel est d'autant plus dangereuse, qu'à l'inverse d'une invasion des Italiens par la montagne, elle n'est pas repérable de loin. Dans les scénarios imaginés par les Etats-majors français, les douaniers italiens installés à la gare de Modane, et qui appartiennent à l'armée, pourraient aider les troupes ennemies à débarquer par le rail². Une « invasion surprise » par le tunnel prendrait totalement au dépourvu les Français. Devant un tel danger, cette ouverture doit donc être réversible.

Les défenses du tunnel du Mont-Cenis sont alors intégrées au dispositif défensif Seré de Rivières. L'origine de ce dernier remonte à 1872, lorsqu'un Comité de défense est créé afin de réorganiser la défense des frontières françaises terrestres et maritimes. La France se retrouve à cette époque isolée en Europe et privée de ses places fortes de Strasbourg et Metz. Elle doit alors combler ces manques et construire un nouveau système défensif. Ce Comité de défense est composé d'une dizaine de membres, tous maréchaux ou généraux, parmi lesquels figure le commandant du génie du 2^e corps d'armée de Versailles, Seré de Rivières³. L'officier, qui entre autres a participé à la campagne d'Italie en 1859, s'est illustré à Arcey durant la guerre contre la Prusse et a dirigé le siège des forts d'Issy, de Vanves et de Montrouge pendant la Commune en mai 1871, réussit rapidement à s'imposer à la tête du

¹ AD, Affaires consulaires 451, lettre du ministre de la Guerre au ministre des Affaires étrangères, 30 mars 1872.

² AD, Mémoires et documents, Savoie et Nice, 42, lettre du ministre de la Guerre au ministre des Affaires étrangères, 16 juin 1876.

³ G. PEDRONCINI, *Histoire militaire de la France, tome 3, de 1871 à 1940*, Paris, Presses universitaires de France, 1992, p. 29.

Comité de défense. Il est également promu à la tête du Service du génie au ministère de la Guerre en 1874, et a ainsi toutes les libertés d'agir. Séré de Rivières propose au gouvernement un programme complet de fortifications adaptées aux nouvelles conditions de l'artillerie qui iraient de Calais à Nice¹. Le Parlement vote le financement d'une première partie des travaux à hauteur de 80 millions de Francs le 17 juillet 1874. Les premiers édifices sont bâtis de Toul à Verdun pendant l'hiver 1874-1875. En totalité, ce sont 166 forts, 43 ouvrages secondaires et environ 250 batteries qui sont implantés le long des frontières entre 1874 et 1886². Pour la Savoie, le rapport de Séré de Rivières préconise le barrage de la Tarentaise et surtout de la Maurienne dont l'intérêt s'est accru avec le chemin de fer et le tunnel³.

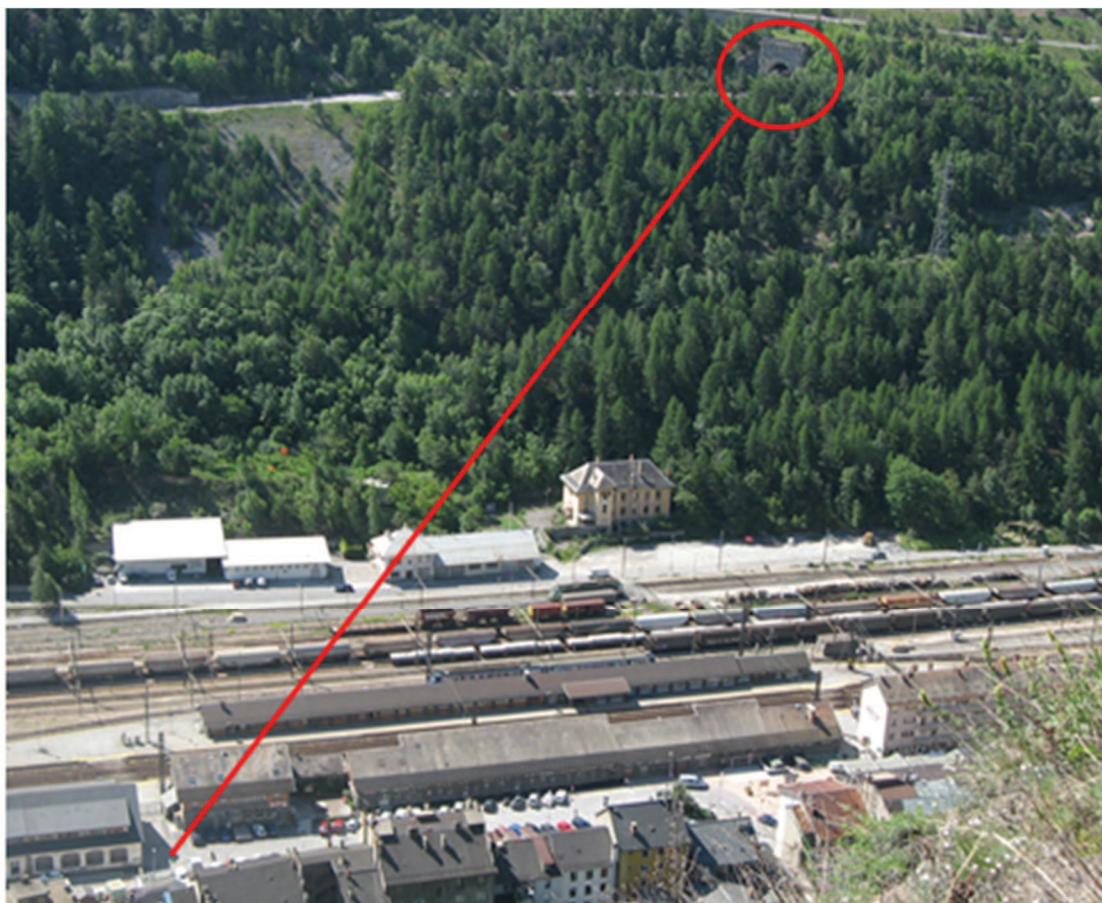
L'édification des fortifications à Modane débute alors en 1885. Le fort du Replaton est construit au-dessus de la gare, à 1 600 mètres d'altitude. Comme les autres ouvrages du système Séré de Rivières, il est bâti en maçonnerie. Le fort a une vue directe sur l'entrée du tunnel (photographie 51). En cas d'invasion italienne par le rail, ses canons peuvent détruire la bouche qui se trouve à 800 mètres à vol d'oiseau. Sa construction est terminée en 1891. Dès 1886, il est équipé de deux canons de 120 long modèles de 1878, et de trois mortiers de 15. Les premiers pèsent 2 700 kilos, ont un calibre de 120 millimètres, se chargent par la culasse et peuvent tirer des obus de 18 ou 20 kilos à une distance de 12 000 mètres maximum, ce qui est largement suffisant pour atteindre l'entrée du tunnel. Les mortiers de 15 sont quant à eux utilisés pour lancer des bombes remplies de poudre noire. Leur portée est de 600 mètres maximum. Ils constituent un armement de réserve. Les deux casemates abritent encore sept canons de 95. Ces derniers sont des modèles conçus en 1875, qui se chargent également par la culasse. Ils ont une portée de 6 500 mètres maximum. Cet armement est complété par une batterie annexe. Le fort du Replaton est un ouvrage dit d'interdiction car il barre la vallée au fond de laquelle il est construit⁴.

¹ H. ORTHOLAN, *Le général Séré de Rivières : le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2003, 921 p.

² G. PEDRONCINI, *Histoire militaire de la France, tome 3, de 1871 à 1940, op. cit.*, p. 33.

³ D. DAVID, « Géographie militaire et fortification : cinq siècles d'histoire en Maurienne », *Revue historique des armées*, 243, 2006, p. 93.

⁴ H. COQUET, « Les fortifications de Savoie », *L'histoire en Savoie*, n° 77, mars 1995, p. 16.



Photographie 51. Angle de tir du fort du Replat en direction du tunnel du Mont-Cenis (E. Cottet Dumoulin, juin 2012).

En 1885, commence également la construction du fort du Sapey au-dessus de celui du Replat, à 1 753 mètres d'altitude. Il surveille lui-aussi l'entrée du tunnel et protège le fort du Replat. C'est un ouvrage dit de protection. Il bénéficie d'une vue dégagée sur 360 degrés et domine la vallée de 700 mètres. Le Sapey est un ensemble fortifié en forme de U, qui se compose d'un réduit, de trois batteries extérieures, de deux abris cavernes (abris construits directement dans le flanc de la montagne) et d'une redoute d'infanterie. A partir de 1887, l'armée commence à construire un téléphérique pour relier les deux forts¹. Il est terminé seulement en 1908. Le système du Replat et du Sapey ferme à la fois le tunnel du Mont-Cenis et le vallon du Lavoir où arrivent les chemins des cols frontaliers de la Roue, du Fréjus et de la vallée Etroite.

Les Italiens font de même du côté de Bardonnèche, et cela avant même les Français. Eux aussi craignent une invasion par le rail. Une batterie composée de quatre canons de type ARC 9 Ret fabriqués par les industries allemandes Krupp, est tout d'abord installée sur le site du château médiéval de Bramafan, à 1 447 mètres d'altitude (photographie 52). La batterie est

¹ *Ibidem.*

dirigée vers l'entrée du tunnel du Mont-Cenis. Puis, le site devient un véritable fort dans les années 1880 (sa construction s'achève en 1889). Il permet à la fois de fermer l'entrée sud du tunnel et les descentes depuis les vallées de Rochemolles, de Fréjus et de la Roue¹.



Photographie 52. Angle de tir du fort de Bramafan en direction du tunnel du Mont-Cenis (K. Sutton, août 2013).

Les militaires qui investissent les nouvelles fortifications du côté français sont d'abord ceux installés à Modane, puis ils sont renforcés par les unités qui composent les Groupes Alpains. Ces derniers sont en fait une réponse aux *Alpini* évoqués plus haut. La France souhaitait depuis plusieurs années se doter elle-aussi d'une force spécialisée dans les combats de montagne². M. Cézanne, député des Hautes-Alpes et un des fondateurs du Club Alpin Français, est le premier à alerter le gouvernement en 1873, du danger que représente les *Alpini*. Il préconise le détachement de troupes d'élite sur les Alpes. En 1878, le lieutenant-colonel Zédé propose au Général Bourbaki, gouverneur militaire de Lyon, d'expérimenter des manœuvres en haute-montagne avec un bataillon de chasseurs à pied. Le 12^e bataillon qui rentre d'Algérie est alors désigné. Il est ensuite renforcé par les 13^e et 14^e bataillons de

¹ P.-G. CORINO, *VIII setore G.A.F. Il vallo alpino nella conca di Bardonecchia*, Torino, Elena Morea Editore, 2007, p. 5. P.-G. CORINO, P. GASTALDO, *La montagna fortifica. Pei i monti della valle di Susa : da forti della Triplice sino alle opere in caverna del vallo Alpino*, Borgone di Susa, Melli, 1995, 380 p.

² P. LAURENS, « Historique des Troupes alpines », *Revue historique des armées*, n° 170, 1988, p. 19.

chasseurs à pied. En 1886, des batteries alpines sont rattachées à ces bataillons. L'organisation des troupes alpines est arrêtée par la loi du 24 décembre 1888 dans le cadre des Groupes Alpins. Cette loi « alpinise » 12 bataillons de chasseurs à pied ainsi que des bataillons de régiments d'infanterie, renforcé chacun par un élément du génie et une batterie alpine. Les hommes qui composent les troupes alpines sont recrutés régionalement. La Haute-Maurienne est le terrain de deux Groupes Alpins, le 3 et le 3bis (centré sur Modane). Le premier s'organise autour du 13^e Bataillon Alpin de Chasseurs à Pied (BACP) alors que le second est structuré autour du bataillon alpin du 97^e Régiment d'Infanterie (I/97 RI). La défense du tunnel répond des attributions du groupe 3bis qui est parfois renforcé d'éléments du 158^e Régiment Régional (infanterie) de Lyon.

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis dont la fonction première reste le franchissement, constitue une potentielle voie d'invasion que la France – et l'Italie aussi – doit être en mesure de bloquer en cas de danger. Son caractère transfrontalier n'est donc plus seulement un atout à partir du moment où les relations politiques et diplomatiques franco-italiennes se distendent, il devient une menace.

Le chemin de fer savoyard est donc au fil des années, le miroir à travers lequel se lisent les soubresauts de la politique européenne. Ses cérémonies d'inauguration, dans leur déroulement, dans les acteurs qui l'organisent et dans les personnes qui y assistent, en font un symbole politique fort du royaume sarde, puis italien. Il est également le témoin et l'outil des alliances et des revers diplomatiques et militaires des deux Etats situés de part et d'autre des Alpes.

Surtout, ce chemin de fer est affecté par un évènement politique majeur. L'annexion de la Savoie à la France en 1860, a en effet de profondes conséquences sur notre objet, même si elles ne sont pas immédiates. Une frontière en lien avec le chemin de fer (par le tunnel) se forme alors, qui ne coïncide pas avec la frontière géographique établie sur la ligne de crête. La gare de Modane devient un poste frontière qui assure les fonctions légales, fiscales, de contrôle, mais aussi militaires. En effet, devant la montée des tensions avec l'Italie, la France décide d'installer tout un dispositif défensif autour du tunnel du Mont-Cenis, afin d'empêcher une invasion par ce franchissement.

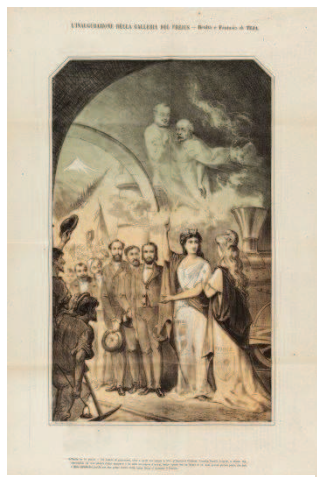
La fortification de Modane qui en résulte dans les années 1880, est finalement l'expression matérielle du nouveau rang nodal que la ville a acquis en lien avec l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis. Cette matérialisation s'inscrit à la fois dans la modification de la frontière en 1860, et dans l'évolution des relations politiques entre la France et l'Italie depuis cette période. Puisque le franchissement ne se fait plus au col du Mont-Cenis, mais à Modane du fait du tunnel, c'est à Modane et non plus à Aussois où étaient les fortifications de l'Esseillon, de défendre la frontière. Un glissement de la frontière militaire découle donc de l'ouverture du nouveau franchissement alpin.

Bien que sa portée soit internationale, le chemin de fer traversant la Savoie n'en parcourt pas moins le territoire, les populations locales sont donc en mesure de l'emprunter. Les compagnies Victor-Emmanuel et PLM ne négligent d'ailleurs pas cette clientèle et mettent en place des politiques commerciales qui leur sont spécifiquement destinées. Les Savoyards apprivoisent alors progressivement le chemin de fer. Après un temps mêlé d'émerveillement et de méfiance, voire parfois même de résistance, en raison des transformations qu'il induit dans l'environnement immédiat des populations, le progrès se diffuse.

Au-delà du quotidien de ces populations, le chemin de fer a également des impacts sur le territoire savoyard. Il modèle en effet ce dernier. Le tissu économique local évolue en lien avec son arrivée et sa diffusion. Mais, cette évolution ne tend obligatoirement vers ce qui était espéré par les élites locales lorsqu'elles réclamaient le chemin de fer dans les années 1840-1850. Les effets stimulants de ce mode de transport sur le développement économique du territoire sont en effet à nuancer. Certes, le chemin de fer est créateur d'opportunités, puisqu'au-delà des emplois proposés lors de sa construction ou pour son exploitation, de nouvelles activités viennent se greffer autour des gares. Mais, dans le même temps, il est aussi à l'origine de la disparition de tout un pan de l'économie traditionnelle tournée vers le roulage qu'il a fini par surpasser. De cette évolution du tissu économique local, découle une nouvelle hiérarchie nodale qui donne une place centrale à des communes qui jusque-là étaient secondaires dans la hiérarchie urbaine de la Savoie (Modane et Fourneaux). L'ouverture du tunnel du Mont-Cenis en 1871, dans un contexte géopolitique différent de celui du début du chantier, participe aussi à ce mouvement. L'annexion de la Savoie à la France, en déplaçant les frontières entre la France et le royaume de Sardaigne, fait du tunnel la nouvelle ligne de démarcation entre les deux Etats voisins. Les fonctions liées à cette nouvelle frontières (de contrôle, fiscales et militaires) se greffent sur et autour de la gare de Modane. Le tunnel cristallise alors les attentions des armées et des gouvernements français et italien lorsque les tensions diplomatiques entre la République française et le royaume d'Italie deviennent plus intenses, avec l'adhésion de ce dernier à la Triple Alliance dont fait aussi partie l'ennemi héréditaire de la France, l'Allemagne. Le tunnel ferroviaire est une fois encore le révélateur des enjeux diplomatiques et géopolitiques européens.

Conclusion générale

Franchir pour unir, équiper pour rattacher, le chemin de fer en Savoie présente un sens politique évident. Jusque dans son régime de visibilité construit à son époque, son invention est systématiquement projetée dans un discours qui dépasse très largement sa dimension matérielle, technique et économique. Le tunnel du Mont-Cenis objet emblématique en est l'illustration même. Son inauguration, si elle fascine eut égard à la prouesse technique qu'elle consacre est écrite et dessinée sous les atours de ces fastes et des rivalités sous-jacentes. La caricature de Teja (document 1.) est la parfaite illustration de la conscience par les contemporains du poids de ce sens politique et dans un même temps d'un désir d'en faire une opportunité de revendication sociale. Rappelons que le caricaturiste place dans un premier plan ombré des ouvriers, corps social pourtant négligé dans les autres formes de représentation plus officielles. Le sens politique est donc tout autant diplomatique, stratégique que social. Le sens politique est aussi un sens territorial. Le chemin de fer est tout autant un révélateur qu'un prisme par lequel se révèle un mal-être territorial



Document 1.
(p. 11).



Document 4.
(p. 146).

que l'on peut qualifier de complexe d'intermédiation qui émane de la Savoie. A travers la question ferroviaire, les prises de position des élites savoyardes, mais aussi les débats locaux, révèlent une société consciente de sa situation périphérique dont la crainte tient qu'à ne seulement voir passer le progrès sans que celui-ci ne s'arrête (document 4). Cette crainte se comprend sous deux formes : la peur d'être contourné par la rive droite du Rhône et celle de n'être que traversé sans que des opportunités ne puissent y être associées. De Rhône en cimes ces craintes donnent lieu à une écriture de la frontière symbolisée par une mise à distance de la Savoie par rapport à l'avancée d'un progrès narquois privilégiant les Etats modernes aux dépens de l'archaïsme des structures économiques et sociales héritées. Le chemin de fer en Savoie des années 1830 aux années 1880 est

indissociable de cette pensée du jeu des frontières. Dès les origines, les concessions n'ont comme références spatiales que de connecter le réseau projeté au réseau français ou suisse planifié. En interne, à l'échelle de l'Etat sarde, l'évolution de la concession ne se comprend qu'au travers d'une incitation de la Compagnie Victor-Emmanuel à accompagner le projet cher à C. Cavour de continuité ferroviaire entre un centre (Turin) et sa périphérie d'outre-monts. Le chemin de fer se fait discours sur la modernité politique et économique. Il s'agit bien pour l'homme d'Etat d'en faire un levier matériel d'action territoriale au profit de l'ambition de réaliser l'unité italienne depuis le Piémont. Il s'agit aussi d'affirmer une audace à la face de l'Europe en choisissant le mode le plus moderne pour réaliser la percée des Alpes lorsque la Suisse en est encore à moderniser ses routes de col. Etre dans la course



Document 47.
(p. 571).

ferroviaire pour franchir les Alpes c'est aussi s'affirmer vis-à-vis de l'Autriche dans un contexte de relations conflictuelles et de rivalités. Le franchissement des Alpes est en effet indissociable des questions stratégiques et des questions d'alliances (document 47). Tantôt marqueur de confiance, tantôt marqueur de défiance, le franchissement est un baromètre du positionnement diplomatique du royaume de Sardaigne puis d'Italie. Le tunnel du Mont-Cenis hérite de cette valeur au contact entre la France et le royaume d'Italie. L'ouverture du tunnel du Mont-Cenis est bien sûr à recontextualiser dans la chronologie de l'ouverture des itinéraires ferroviaires autrichiens (Semmering en 1854, Brenner en 1867 et Tarvis en 1879). Le tunnel est donc partie prenante de ce premier temps de la conquête des Alpes par le rail. Le chemin de fer en Savoie est donc à la fois une stratégie diplomatique qui s'écrit à travers une région, une ambition politique projetée dans un territoire et une opportunité d'ouverture crainte et enviée par une société montagnarde. Il s'agit bien d'un objet complexe miroir des incertitudes géopolitiques qui contribuent à dessiner le territoire

« Savoie » au gré des recompositions de frontière. Cette instabilité contribue aussi à dessiner la recherche proposée en ce qu'elle se reflète dans les lacunes de la conservation des sources. L'enchaînement des compagnies qui ont exploité les lignes savoyardes conduit à la fois à réaffirmer l'importance du fait géopolitique tout en permettant de le nuancer. La chronologie économique et entrepreneuriale s'inscrit en écho à la chronologie politique sans pour autant qu'un lien de causalité stricte ne puisse être arrêté. La stratégie de la Compagnie Victor-Emmanuel tient avant tout aux orientations d'un financier, C. Laffitte, qui choisit de la désengager de l'espace piémontais dès 1863 alors même qu'elle possède toujours le versant occidental. L'aventure sicilienne qui s'ensuit fragilise encore un peu plus la société et met en péril les

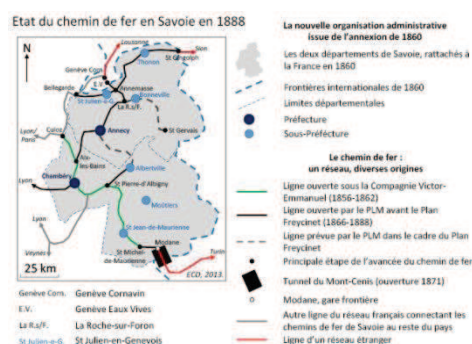
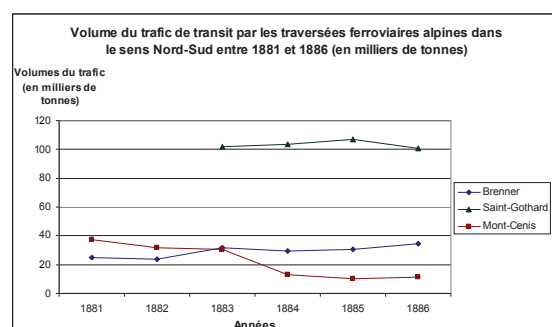


Figure 4.
(p. 210).

en Savoie au PLM l'année suivante est une réponse économique à une ambition pour permettre la diffusion du réseau (figure 4). Le changement de contexte politique a cependant plus d'effets à la fin de notre période sur l'objet hier central, puis en situation



Graphique 5b.
(p. 435).

périphérique, qu'est le tunnel du Mont-Cenis. La courbe des trafics en est le révélateur tant ceci ont du mal à s'imposer face aux autres itinéraires avant de connaître une baisse imputable notamment à la concurrence du Gothard (1882 ; graphique 5b). Ainsi, à la fin de notre période, dans les années 1880, l'euphorie ferroviaire n'est pas tant à chercher de l'exploitation de l'artère phare du Mont-Cenis que dans l'extension des capillarités du réseau dans les autres vallées sous l'effet du plan Freycinet et de l'action du PLM. Ce

repositionnement de l'enthousiasme ferroviaire suscite désir et convoitise des vallées non encore concernées. Notre hypothèse première et donc à reconsidérer à la lumière de la nuance apportée au primat de la chose politique. Matériellement, il existe bien un écart entre les projets de la fin des années 1830 et l'extension du réseau dans les années 1880 : ce dernier excelle de loin les espoirs formulés du temps de l'Etat sarde. La dynamique porteuse pour la construction de la ligne première du Rhône au Mont-Cenis a bien été celle de la traversée. Mais, l'ère du PLM apporte une nuance



Document 17.
(p. 325).

majeure qui se traduit par une recherche première de densification du réseau centrée sur la fonction de desserte (document 17). La source de rentabilité n'est plus recherchée dans la seule fonction de transit international, mais aussi dans l'accroissement des trafics locaux. L'ère du PLM correspond également à un changement d'échelle

de réflexion. La Savoie n'est pas le périmètre du PLM, mais est une des extensions de l'aire exploitée par la compagnie. Le Mont-Cenis se retrouve pour partie mis en concurrence avec le port de Marseille. Le cadre géopolitique se mêle avec le cadre entrepreneurial et économique pour diminuer l'importance de l'axe ferroviaire savoyard en raison du risque commercial que représente son débouché : Gênes. En cela, l'axe du Mont-Cenis pâtit de la concurrence portuaire. Les opportunités locales pallient pour la compagnie le recul des intérêts internationaux autour du chemin de fer en Savoie.

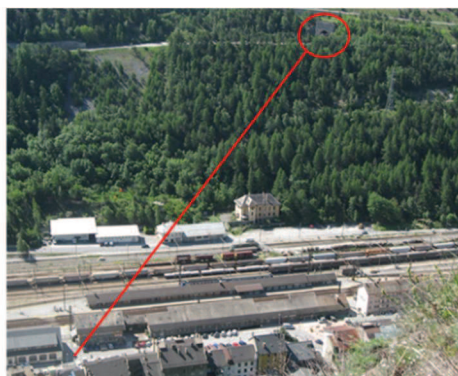
Il est nécessaire de dépasser une opposition stricte entre intérêts internationaux et recherches d'opportunités locales. En effet, si dans les intentions initiales ces deux aspects semblent entrer dans une confrontation qui fait primer la dimension internationale, la dernière partie de notre période à partir de la fin des années 1870, révèle plutôt une recherche de complémentarité afin de construire une pertinence dans l'exploitation du réseau ferroviaire de Savoie. Bien sûr, le changement de contexte entrepreneurial est un facteur

clé de cette évolution. La confrontation initiale avait mis en jeu les milieux de la finance internationale qui voyait dans la percée des Alpes une source de profits assurée une fois les risques de la construction dépassés. L'arrivée du PLM marque un repositionnement du chemin de fer en Savoie. D'un outil de franchissement international, il devient un instrument de promotion d'un nouveau mode de transport à travers une densification de la desserte locale. Ce positionnement commercial préfigure l'essor de l'activité touristique de la compagnie qui se développe dans les décennies suivantes. Le chemin de fer est ainsi un nœud d'attraction, de recherche d'opportunités locales et d'intérêts externes. Seulement, les opportunités locales sont tout autant à comprendre comme des opportunités pour la Savoie que pour la compagnie en Savoie. Il n'y a pas nécessairement convergence



Photographie 46.
(p. 529).

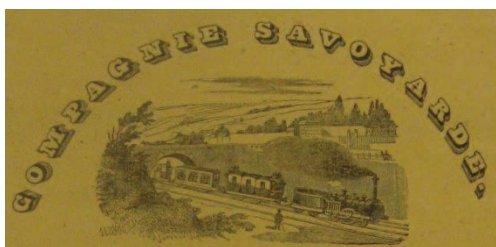
entre ces deux aspects quoiqu'il apparait difficile de statuer de façon arrêtée sur ce point tant le corpus de sources disponible est lacunaire. Une étude du réseau urbain n'apporte que de rares recompositions de la hiérarchie entre les villes. L'exemple le plus emblématique, mais qui reste isolé, est le cas de la Haute-Maurienne où Modane se trouve particulièrement développée en lien avec sa situation de tête de tunnel (photographie 46). L'essor urbain de Modane n'est ainsi pas tant le fait du chemin de fer dans



Photographie 51.
(p. 599).

son ensemble que de la position frontalière du tunnel. Son développement est certes en lien avec des facteurs associés au ferroviaire, mais non en lien direct avec le chemin de fer. Il n'est donc pas ici question d'effets structurants ou d'une quelconque linéarité, mais d'un emboîtement cumulatif de facteurs et de dynamiques qui s'entremêlent. Modane n'est pas une ville sur une ligne de chemin de fer, mais est une gare-frontière internationale à la tombée de la ligne de crête support de la frontière avec l'Italie (photographie 51). Une concentration de services centraux allant de l'armée aux douanes et aux

administrations ferroviaires se projette ainsi vers l'intérieur du massif rappelant par là-même le mouvement d'intériorisation qu'a connu la frontière. Le chemin de fer est un marqueur rythmique qui permet de mesurer au gré de l'avancée technique la diffusion dans la vallée des marqueurs de l'autorité centrale. Le chemin de fer ne se suffit donc pas à lui-même, mais il devient un facteur central d'organisation du système de transport. Déjà en 1839, la



Document 3.
(p. 121).

Compagnie Savoyarde qui n'exploite que 8 kilomètres de voies ferrées, se met en situation d'organiser autour de ce court segment l'ensemble du service de transport de Chambéry à Lyon via les services de navigation sur le lac du Bourget et le Rhône (document 3).

L'ouverture du premier tronçon du Victor-Emmanuel en 1856 entre Aix-les-Bains et Saint-Jean-de-Maurienne donne lieu à une commercialisation des services par cette compagnie depuis Culoz (contact avec le Lyon-Genève puis le PLM) jusqu'à Turin (antenne Suse-Turin appartenant au Victor-Emmanuel à partir de 1857). Pour ce faire, la compagnie contracte des accords avec une



Document 29.
(p. 394).

compagnie de navigation (Compagnie E. Plasson) et une compagnie de diligences (Compagnie Bonafous), inventant ainsi un véritable service intermodal grâce à une intégration horaire et tarifaire (document 29). La nécessité d'un recours à l'intermodalité pour relier les deux ensembles ferroviaires situés de part et d'autre du Mont-Cenis devient un laboratoire d'expérimentation plus encore que d'innovation.

L'optimisation de du franchissement est une incitation à la mise ne place de système novateur. L'exemple le plus emblématique en est le système Fell dont l'exploitation est assurée par une entreprise fondée par l'ingénieur anglais. La Savoie, autour des projets ferroviaires, devient une terre particulièrement attractive pour le monde scientifique international. L'euphorie et l'excitation sont d'autant plus fortes que tout ne prend sens que dans le temporaire voire l'éphémère. Le tunnel, ou plus exactement son percement, définit un temps pendant lequel toutes les opportunités et rêves sont



Photographie 17.
(p. 294).

permis et ce en dépit du bouleversement géopolitique de 1860. Les concessions pour ces exploitations palliatives ne sont octroyées par l'Etat qu'en attendant la mise en exploitation du tunnel. Pour Fell comme pour Agudio, le caractère éphémère de l'opportunité trouve une valeur en ce qu'il permet d'offrir une vitrine aux concepteurs comme aux produits. La Savoie est donc une sorte de sas spatial et temporel qui permet aux concepteurs d'améliorer voire d'optimiser sa création. Le chantier du Mont-Cenis lui-même offre un ensemble d'opportunités au monde de l'ingénierie européenne (J.-D. Colladon), il se comprend plus encore comme une vitrine pour l'université de Turin puisque les figures retenues comme à l'origine de ce succès en sont tous issues (G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni ; photographie 17). Le chantier par sa durée a aussi offert un ensemble d'opportunités locales. Il est cependant difficile de construire une histoire ouvrière de ce grand temps industriel. La démarche initiée en Suisse de réhabilitation des mineurs et des migrants de leur place derrière l'aventure technique et entrepreneuriale trouve avec le cas du Mont-Cenis une limite qui interroge aussi la complète transposabilité de la démarche appelée par l'histoire de la mobilité. Le corpus de sources conservé ne permet en effet pas de bâtir une histoire du chemin de fer par les minorités. Cependant, la démarche de rencontre disciplinaire trouve tout son sens dans le protocole adopté notamment avec les récentes études géographiques. Il est possible de construire une histoire des chemins de fer en Savoie de 1830 à 1880 sous l'angle de la mobilité en considérant celle-ci non pas par son acception sociale mais spatiale. La mobilité est un mode de traitement des distances. Distance à soi, à l'autre, au progrès, à l'Etat, aux compagnies, le chemin de fer se retrouve au cœur des différents aspects des changements du quotidien des Savoyards. Comme ailleurs, il est perçu comme le symbole d'un monde en accélération, d'un monde en quête de vitesse. Avec sa diffusion, les horizons des opportunités locales s'ouvrent et se muent en recherche d'opportunités plus lointaines. L'émigration vers Paris

principalement, amorcée au cours de notre période se renforce dans la décennie suivante, facilitée par le chemin de fer qui permet de concilier les rythmes saisonniers d'une société montagnarde. D'une recherche de complémentarité initiale cette émigration tend progressivement à devenir définitive. Reflet des ambitions politiques, le chemin de fer n'en est pas moins miroir des faits sociaux.

-

Bibliographie

Instruments de travail

MANIGAND-CHAPLAIN (C.), *Les Sources du patrimoine industriel*, Vannes, CILAC, 1999, 96 p.

NOUGARET (R.) (dir.), *Guide des services d'archives des entreprises et organismes du monde du travail*, Paris, Association des Archivistes français/CNRS Éditions, 1998, 274 p.

ROBERT (F.), *Les Archives d'entreprises en Rhône-Alpes aux XIX^e et XX^e siècles, t. 1 : Les services d'archives publics*, Lyon, CNRS, 1993, 486 p.

ROBERT (F.), *Les Archives d'entreprises en Rhône-Alpes aux XIX^e et XX^e siècles, t. 2 : Hors services d'archives publics*. Lyon, CNRS, 1993, 505 p.

Histoire des relations internationales

ALLAIN (J.-C.), GUILLEN (P.), SOUTOU (G.-H.), *Histoire de la diplomatie française. II, De 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 2007, 636 p.

AMEIL (G.), NATHAN (I.), SOUTOU (G.-H.), *Le congrès de Paris (1856) : un évènement fondateur, colloque international organisé par le Ministère des affaires étrangères et européennes, l'université Paris IV et Association des amis de Napoléon III, Paris, musée d'Orsay, 24-25 mars 2006*, Bruxelles, Peter Lang, 2009, 225 p.

ARLETTAZ (S.), GERN (P.), *Relations franco-suisse au XIX^e siècle la confrontation de deux politiques économiques*, Genève, Georg, 1992, 355 p.

BERARD (V.), *Genève, la France et la Suisse. Tome I 1815-1860*, Paris, Imp. E. Desfossés, 1927, 453 p.

BERARD (V.), *Genève, la France et la Suisse. Tome II 1861-1919*, Paris, Imp. E. Desfossés, 1927, 523 p.

BRON (M.), « La diplomatie suisse et la mission d'Auguste De la Rive », in DUFOUR (A.), MONNIER (V.) (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150^e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 97-108.

CASE (L.-M.), *Edouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, Paris, A. Pedone, 1976, 458 p.

CONSTANT (M.), « La négociation du traité de Turin », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 407-422.

DUROSELLE (J.-B.), *L'Europe de 1815 à nos jours : vie politique et relations internationales*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964, 397 p.

DUROSELLE (J.-B.), RENOUVIN (P.), *Introduction à l'histoire des relations internationales*, Paris, Armand Colin, 1991, 4^e édition, 533 p.

GUICHONNET (P.), *La Savoie du nord et la Suisse. Neutralisation. Zones franches*, Chambéry, SSHA, 2001, 158 p.

MILZA (P.), *Les relations internationales de 1871 à 1914*, Paris, A. Colin, 2009, 3^e édition, 248 p.

RENOUVIN (P.), *Histoire des relations internationales. Le XIX^e siècle. 1, de 1815 à 1871, l'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, Paris, Hachette, 1954, 421 p.

ROUILLER (J.-F.), « Cavour, Napoléon III et la liaison Genève-Faucigny-Mont-Blanc-Piémont », *Mémoires et documents publiés par l'Académie du Faucigny*, Bonneville, t. XII, 1960-1961, p. 29-37.

SOUTOU (G.-H.), « Le contexte international en 1860 », in MESSIEZ (M.) (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, p. 25-48.

SOUTOU (G.-H.), *L'Europe de 1815 à nos jours*, Paris, Presses universitaires de France, 2007, 515 p.

ZORGBIBE (C.), *Histoire des relations internationales. Tome 1, du système de Bismarck au premier conflit mondial : 1871-1918*, Paris, Hachette, 1994, 336 p.

Histoire du royaume de Sardaigne et de l'unité italienne

BERSTEIN (S.), MILZA (P.), *L'Italie contemporaine : du Risorgimento à la chute du fascisme*, Paris, A. Colin, 1995, 2^e éd. mise à jour, 367 p.

MILZA (P.), *Histoire de l'Italie : des origines à nos jours*, Paris, Fayard, 2005, 1 025 p.

NADA (N.), NOTARIO (P.), *Il Piemonte sabauda dal periodo napoleonico al Risorgimento*, Torino, UTET, 1993, 485 p.

PECOUT (G.), *Naissance de l'Italie contemporaine, 1770-1922*, Paris, A. Colin, 2004, 407 p.

ROMANO (S.), *Histoire de l'Italie du Risorgimento à nos jours*, Paris, Ed. du Seuil, 1994, 393 p.

SCIROCCO (A.), *L'Italia del Risorgimento, 1800-1871*, Bologna, Il mulino, 1990, 474 p.

Histoire de la Savoie

AVEZOU (R.), « La Savoie depuis la réforme de Charles-Albert jusqu'à l'annexion à la France », *Mémoires et documents de la Société savoissienne d'histoire et d'archéologie*, t. 69 et 70, 1932, p. 3-176 et p. 75-247.

AVEZOU (R.), « L'initiation de la Savoie au régime parlementaire (1848-1860) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 36, janvier-février 1935, 39 p.

BAUD (H.), MARIOTTE (J-Y), *Histoire des communes savoyardes*, 1980, Le Coteau, Horvath, 3. t.

BERTHALLET (J.-P.), « La soierie à Faverges », in P. JUDET, « Le pays de Faverges. Une terre industrielle XIXe-XXe siècles », *L'Histoire en Savoie*, n° 25, 2013, p. 32.

DESHAYES (A.), *L'activité des députés savoyards à la Chambre de Turin lors de la quatrième Législature 1850-1853*, mémoire de master 2 sous la direction de S. Milbach, université de Savoie, Chambéry, 2010, 338 p.

GUICHONNET (P.), « L'enquête de 1849 sur les besoins de la Savoie », *Annales savoisiennes*, 1949, p. 42-60.

GUY (J.), *L'évolution de Modane-Fourneaux de 1871 à 1914*, mémoire de maîtrise sous la direction de J. Lovie, université de Savoie, Chambéry, 1973, 174 p.

HUMBERT (P.), *Les douze dernières années du régime sarde à Aix-les-Bains*, Aix-les-Bains, J. Ducret et Cie, 1929, 30 p.

JUDET (P.), « Savoie 1860, une société assez largement ouverte sur la France », in MILBACH (S.) (dir.), « La Savoie terre ouverte. Occupations, annexions, révolutions (XVIe-XIXe siècles) », *L'Histoire en Savoie*, n°20, 2010, p. 177-200.

LOVIE (J.), *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, Paris, Presses universitaires de France, 1963, 632 p.

LOVIE (J.), *La vraie vie de tous les jours en Savoie romantique (1815-1860)*, Chambéry, J. Lovie, 1977, 224 p.

MARECHAL (R.), MILLERET (Y.), *Atlas historique de la Savoie 1792-1914*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2013, 183 p.

MARTIGNOLES (N.), « Ouvrières et ouvriers de la Manufacture d'Annecy », *L'Histoire en Savoie*, n° 21, 2011, 127 p.

MILBACH (S.), *Entre Piémont et France : la Savoie déroutée (1848-1858)*, Chambéry, université de Savoie/LLS, 2009, 308 p.

MILBACH (S.), « L'Expédition des Voraces d'avril 1848 : histoire et mémoire », *Bulletin de la Société des Amis du vieux Chambéry*, n° 48, 2009, p. 31-33.

MILBACH (S.), « La Savoie en 1848-1849 : en deçà des monts », in ORTOLANI (M.) (coord.), *Pouvoirs et territoires dans les Etats de Savoie, Actes du colloque international de Nice 29 novembre-1^{er} décembre 2007*, Nice, Serre Editeur, 2010, p. 103-111.

MIQUET (F.), « Les représentants de la Savoie au parlement sarde », *Revue Savoisienne*, vol. XI, 1895, p. 171-193.

PALLUEL-GUILLARD (A.), « Les Notables savoyards au XIXe siècle », in *Le pouvoir régional dans les régions alpines françaises et italiennes : actes du IXe colloque franco-italien d'histoire alpine, Chambéry, 3-5 octobre 1983*, Grenoble, Université des sciences sociales, 1984, p. 69-84.

PALLUEL-GUILLARD (A.), SORREL (C.), RATTI (G.), FLEURY (A.), LOUP (J.), *La Savoie de la Révolution à nos jours, XIXe-XXe siècle*, Rennes, Ouest-France, 1986, 606 p.

RATEL (R.), *Fourneaux en Maurienne : 1325-2000*, 2000, 272 p.

SORREL (C.), *Histoire de Chambéry*, Toulouse, Privat, 1992, 328 p.

Histoire de l'annexion de la Savoie à la France

ANCEAU (E.), « Napoléon III et l'annexion de la Savoie », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 369-390.

BONAFOUX (C.), « L'installation des conseils généraux en Savoie et Haute-Savoie », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, la Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 183-197.

BONIN (H.), « L'incorporation bancaire de 1860. Une simple annexion ou une chance d'intégration », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, la Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 131-145.

BOUVIER (Y.), « Délier et relier. Le réseau télégraphique en Savoie et l'annexion (1853-1879) » in MILBACH (M.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, p. 319-346.

BREUILLAUD-SOTTAS (F.), « Le Chablais dans l'épineuse question de la Savoie du Nord. Courants d'opinion, attitudes et perceptions », in MESSIEZ (M.) (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, p. 111-137.

CAILLE (F.), « L'annexion par les médailles ? Décorations et pratiques honorifiques de la France en Savoie après 1860 », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, la France, l'Europe, op.cit.*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 161-178.

DARDEL (G.), *Et la Savoie devient française*, Paris, Fayard, 1960, 184 p.

DORMANDY (J.), « L'annexion vue de Londres » in MESSIEZ (M.) (dir.), *1860, la Savoie choisit son destin*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, p. 91-110.

DUFOUR (A.), « D'une Annexion à l'autre : les Communes réunies et la zone franche sarde », in DUFOUR (A.), MONNIER (V.) (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 61-69.

FLUCKIGER (P.), « La Suisse et l'annexion de la Savoie. Une diplomatie hésitante ? », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 483-494.

GUICHONNET (P.), *Histoire de l'annexion de la Savoie à la France*, Roanne, Horvath, 1982, 354 p.

GUICHONNET (P.), *Histoire de l'Annexion de la Savoie à la France et ses dossiers secrets*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2003, 3^e édition, 352 p.

GUICHONNET (P.), SORREL (C.) (dir.), *La Savoie et l'Europe 1860-2010 : Dictionnaire historique de l'Annexion*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, 714 p.

HEYRIES (H.), « La question des places d'armes de Savoie et de leur prise de possession par la France », in S. MILBACH (dir.), *1860. La Savoie, la France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 247-264.

LANGENDORF (J.-J.), « Deux généraux face à l'Annexion : Guillaume Henri Dufour et Antoine-Henri Jomini », in DUFOUR (A.), MONNIER (V.) (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150^e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 123-131.

LIGNEREUX (A.), « Des missionnaires de la France ? Les gendarmes en Savoie aux lendemains de l'annexion », in S. MILBACH (dir.), *1860, la Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 229-246.

LOUVIER (P.), « "I fear that the Savoy Question will give us trouble". Le gouvernement Palmerston et l'annexion de la Savoie (juillet 1859-juillet 1860) », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 441- 472.

LOVIE (J.), *Grande et petite Histoire du Rattachement de la Savoie à la France*, Chambéry, Imp. réunies, 1960, 55 p.

MERGER (M.), « A la croisée des intérêts, le chemin de fer », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 347-368.

MILBACH (S.), « L'annexion de la Savoie à la France. Quelques perspectives historiographiques », in VARASCHIN (D.) (dir.), *Aux sources de l'histoire de l'annexion de la Savoie*, Bruxelles, Peter Lang, 2009, p. 13-29.

MILBACH (S.), « La Savoie entre deux annexions (1792-1858) », in MILBACH (S.) (dir.), *1860, La Savoie, La France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 17-46.

MONNIER (L.), *L'Annexion de la Savoie à la France et la politique suisse, 1860*, Genève, A. Jullien, 1932, 415 p.

MONNIER (V.), « La neutralité de la Suisse étendue à la Savoie du Nord et son abrogation », in DUFOUR (A.), MONNIER (V.) (éd.), *La Savoie, ses relations avec Genève et la Suisse*, actes des journées d'étude à l'occasion du 150^e anniversaire de l'Annexion de la Savoie à la

France organisées à Genève, les 4 et 5 novembre 2010, Montmélian, Fontaine de Siloé, 2011, p. 147-154.

MONNIER (V.), « L'origine de la neutralité suisse étendue à la Savoie du Nord dans les traités de 1815 et 1816 », in ORTOLANI (M.) (coord.), *Pouvoirs et territoires dans les Etats de Savoie, Actes du colloque international de Nice 29 novembre-1^{er} décembre 2007*, Nice, Serre Editeur, 2010, p. 79-89.

SORREL (C.) (dir.), *La Savoie et l'Europe 1860-2010. Dictionnaire historique de l'Annexion*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, 714 p.

TRESAL (J.), *L'annexion de la Savoie à la France (1848-1860)*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1913, 2^e édition, 348 p.

VARASCHIN (D.) (dir.), *Aux sources de l'histoire de l'annexion de la Savoie*, Bruxelles, Peter Lang, 2009, 265 p.

Histoire de la France

AGULHON (M.), « La société paysanne et la vie à la campagne », in AGULHON (M.), DESERT (G.), SPECKLIN (R.), *Histoire de la France rurale. Tome 3 : apogée et crise de la civilisation paysanne, 1789-1914*, Paris, Seuil, 1987, 568 p.

BARJOT (D.), CHALINE (J-P.), ENCREVE (A.), *La France au XIXe siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1995, 655 p.

CHAIX D'EST-ANGE (G.), *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle*, Evreux, Imp. Charles Hérissey, 1904-1929, 20 t.

GARRIGUES (J.), *La France de 1848 à 1870*, Paris, Colin, 2000, 185 p.

GIRARD (L.), *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, A. Colin, 1951, 450 p.

MAYEUR (J-M.), *Les Débuts de la IIIe République, 1871-1898*, Paris, Editions du Seuil, 1973, 254 p.

MIQUEL (P.), *Le Second Empire*, Paris, Plon, 1992, 554 p.

Histoire de la Suisse

DU BOIS (P.), *La guerre du Sonderbund : la Suisse de 1847*, Paris, Alvik éd., 2003, 207 p.

JORIO (M.) (réd.), *Dictionnaire historique de la Suisse*, Hauterive, G. Attiger, 2002-2012, 11 vol.

Principaux acteurs

ANCEAU (E.), *Napoléon III : un Saint-Simon à cheval*, Paris, Tallandier, 2008, 750 p.

ARESE (F.), *Cavour e le strade ferrate (1839-1850), con documenti inediti*, Milano, Edizioni Amici del Museo del Risorgimento, 1953, 179 p.

AUTIN (J.), *Les frères Pereire. Le bonheur d'entreprendre*, Paris, Perrin, 1984, 428 p.

BOURGERIE (R.), *Magenta et Solferino (1859). Napoléon III et le rêve italien*, Paris, Economica, 1993, 144 p.

BRIALMONT (A.), « Notice sur Michel-Henri-Joseph Maus », in *Annuaire de l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, 1895, p. 247-294.

BROOKE (D.), « Brassey, Thomas (1805-1870) », in *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, september 2004, en ligne.

GIRARD (L.), *Napoléon III*, Paris, Fayard, 1986, 550 p.

GUICHONNET (P.), *Cavour agronomo e uomo d'affari*, Milan Feltrinelli, 1961, 234 p.

GUICHONNET (P.), « Cavour et la Savoie, lettres inédites à Léon Costa de Beauregard », in *Revue de Savoie*, janvier 1959, p. 3-26.

GUICHONNET (P.), « Treize lettres inédites de Cavour », *Ressegna storica del Risorgimento*, 1952, p. 189-196.

GIUNTINI (A.), « Genova e le ferrovie nel progetto di Cavour », in E. TONIZZI (a cura di), *Cavour e Genova. Economica e Politica*, Genova, De Ferrari, 2011, p. 75-96.

HEARDER (H.), *Cavour*, London-New York, Longman, 1994, 227 p.

Ingegneria e politica nell'Italia dell'Ottocento : Pietro Paleocapa, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 1990, 556 p.

LEANCA (G.), *La politique extérieure de Napoléon III*, Paris, L'Harmattan, 2011, 220 p.

LENOBLE (J.), *Les frères Talabot. Une grande famille d'entrepreneurs au XIXe siècle*, Limoges, CCSI, 1989, 316 p.

MATTER (P.), *Cavour et l'unité italienne. Avant 1848*, Paris, F. Alcan, 1922-1927, 3 vol.

MILZA (P.), *Napoléon III*, Paris, Perrin, 2004, 706 p.

MIRANDE (M.), « Le Comte de Cavour et la houille blanche », *Bulletin de la Société scientifique du Dauphiné*, Grenoble, Imp. de Allier père et fils, t. 47, 1927, 40 p.

NAZ (R.), « Le marquis Pantaléon Costa de Beauregard (1806-1864) », *Revue de Savoie*, 1^{er} trimestre 1949, p. 61-65.

PAQUIER (S.), « Les Ador et l'industrie gazière », in DURAND (R.), BARBEY (D.), CANDAU (J.-D.) (éd.), *Gustave Ador : 58 ans d'engagement politique et humanitaire*, actes du colloque Gustave Ador tenu au palais de l'Athénée [Genève], les 9, 10 et 11 novembre 1995, Genève, Fondation Gustave Ador, 1996, p. 139-179.

PALEOLOGUE (M.), *Un grand réaliste : Cavour*, Paris, Plon-Nourrit, 1929, 327 p.

Pietro Paleocapa e la grande ingegneria dell'Ottocento, Bergamo, Biblioteca civica Angelo Maj, 1989, 148 p.

ROLLANDI (M.-S.), « Navigazione e porto. Progetti e realizzazioni della politica cavouriana », in E. TONIZZI (a cura di), *Cavour e Genova. Economica e Politica*, Genova, De Ferrari, 2011, p. 61-74.

ROMEO (R.), *Cavour e il suo tempo*, Roma-Bari, Laterza, 2012, réed., 4 vol.

ROMEO (R.), *Vita di Cavour*, Roma-Bari, Laterza, 1984, 549 p.

ROUTIER (J.), « Germain Sommeiller (1815-1871), ingénieur de la première grande percée alpine », *Revue savoisienne*, n° 110, 1970, p. 33-82.

SALVESTRINI (A.) (a cura di), *Le strade ferrate in Italia. Camillo Cavour*, Firenze, La nuova Italia, 1976, 75 p.

SIGRIST (R.), « Colladon, Jean-Daniel », in M. JORIO (éd.), *Dictionnaire historique de la Suisse*, Hauterive, G. Attiger, 2002.

SMITH (D.-M.), *Cavour*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1985, 292 p.

VAUQUESAL-PAPIN, « Cavour, le chemin de fer et la Savoie », *La vie du rail*, 25 décembre 1960, n° 777, p. 14-17.

Histoire économique et des entreprises

BARJOT (D.), ANCEAU (E.), LESCENT-GILES (I.), MARNOT (B.), *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2003, 228 p.

BARJOT (D.), BESNARD (M.-P.), *Histoire économique de la France au XIXe siècle*, Paris, Nathan, 1995, 186 p.

BARJOT (D.), MERGER (M.) (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles*, Mélanges en l'honneur de François Caron, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, 838 p.

BEAUD (C.), « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, n° 14-3, 1995, p. 501-518.

- BERGERON (L.), *Les Rothschild et les autres gloires des banquiers*, Paris, Perrin, 1991, 201 p.
- BONILLO (J.-L.) (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992, 221 p.
- BOUVIER (J.), « Les Pereire et l'affaire de la banque de Savoie », *Cahiers d'histoire*, n° 5, 1960, p. 383-410.
- BOUVIER (J.), *Les Rothschild*, Bruxelles, Ed. Complexe, 1992, 343 p.
- BOUVIER (Y.), *La Compagnie générale d'électricité : un grand groupe industriel et l'Etat. Technologies, hommes et marchés, 1898-1992*, thèse de doctorat sous la direction de P. Griset, université de Paris-Sorbonne, 2005, 1139 p.
- BRAUDEL (F.), *Civilisation matérielle et capitalisme : XVe-XVIIIe siècles*, Paris, A. Colin, 1967, 3 t.
- CAMERON (R.), *La France et le développement économique de l'Europe (1800-1914)*, Paris, Le Seuil, 1971, 432 p.
- CARON (F.), *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, 330 p.
- CARON (F.), *Histoire économique de la France XIXe-XXe siècles*, Paris, A. Colin, 1995, 2^e édition, 451 p.
- CAYEZ (P.), *L'industrialisation lyonnaise au XIXe siècle : du grand commerce à la grande industrie*, Lille, service de reproduction des thèses de l'université de Lille III, 1979, 1 254 p.
- CHADEAU (E.), *L'économie du risque. 1850-1980*, Paris, O. Orban, 1988, 327 p.
- DAGAND (Y.), « Fonderies et forges de Crans des origines à nos jours », in *Métiers et industries en Savoie, XXVe Congrès des sociétés savantes de Savoie*, Annecy, Congrès des sociétés savantes de Savoie, 1976, p. 337-344.
- D'ANGIO (A.), *Schneider et compagnie et les travaux publics (1895-1949)*, Paris, Ecoles des Chartes, 1995, 396 p.
- FARGETTE (G.), *Emile et Isaac Pereire : l'esprit d'entreprise au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2002, 322 p.
- GALLAIS-HAMONNO (G.) (dir.), *Le marché français au XIXe siècle. Volume 2, Aspects quantitatifs des acteurs et des instruments à la bourse de Paris*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, 640 p.
- GILLE (B.), *Histoire de la maison Rothschild*, Genève, Droz, 1965-1967, 2 t.
- GILLE (B.), *La banque en France au XIXe siècle, recherches historiques*, Genève, Paris, Droz, 1970, 286 p.
- GILLE (B.), *La banque et le crédit en France de 1815 à 1848*, Paris, Presses universitaires de France, 1959, 380 p.

GILLE (B.), *Les investissements français en Italie, 1815-1914*, Turin, ILTE, 1968, 435 p.

GONJO (Y.), « Le plan Freycinet, 1878-1882 : un aspect de la grande dépression économique en France », *Revue historique*, t. CCXLVII, juillet-septembre 1972, p. 41-86.

GRISSET (P.), *Les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954) : Technologie, entreprise et souveraineté*, Paris, I.D.H.I.-Editions Rive Droite, 1996, 759 p.

GUICHONNET (P.), « La banque de Savoie sous le régime sarde (1851-1860) » in *Mélanges d'histoire économique et sociale en hommage au professeur Antony Babel*, Genève, Université de Genève, 1963, p. 211-233.

LAFERRERE (M.), *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine des Techniques et des Entreprises*, Paris, Presses universitaires de France, 1960, 541 p.

LAFERRERE (M.), « La concentration industrielle lyonnaise. 1. Saint-Fons », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 36, n° 2, 1961, p. 179-187.

LAMBERT-DANSETTE (J.), *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome I, Le temps des pionniers, 1830-1880, Entreprendre*, Paris, L'Harmattan, 2000, 491 p.

LAMBERT-DANSETTE (J.), *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome II, Le temps des pionniers, 1830-1880, Naissance du patronat*, Paris, L'Harmattan, 2001, 554 p.

LAMBERT-DANSETTE (J.), *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome III. Le temps des pionniers, 1830-1880, Des jalons d'existence*, Paris, L'Harmattan, 2003, 551 p.

LAMBERT-DANSETTE (J.), *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France. Tome IV. Le temps des pionniers, 1830-1880, Condottiere et bourgeois*, Paris, L'Harmattan, 2007, 647 p.

LANDES (D.), « Vieille banque et banque nouvelle : la révolution financière du XIXe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 3, 1956, p. 204-222.

LEFEBVRE-TEILLARD (A.), *La Société anonyme au XIXe siècle : du Code de commerce à la loi de 1867, histoire d'un instrument juridique du développement capitaliste*, Paris, Presses universitaires de France, 1985, 481 p.

MARNOT (B.), *Les ingénieurs au parlement. Essai sur la politique industrielle de la Troisième République*, thèse de doctorat sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1998, 943 p.

MARTY (N.), *Histoire d'une grande entreprise en Languedoc : la Source Perrier et son personnel, 1903-1990*, thèse de doctorat sous la direction de J. Sagnes, université de Perpignan, 2000, 2 vol.

MERGER (M.), *Un siècle d'histoire industrielle en Italie. Industrialisation et sociétés, 1880-1970*, Paris, SEDES, 1998, 191 p.

PARK (R.-P.), « La société de construction des Batignolles (1846-1914), in BONIN (H.), BOUNEAU (C.), CAILLUET (L.), FERNANDEZ (A.), MARZAGALLI (S.) (dir.), *Transnational companies 19th-20th centuries*, Paris, Ed. Plage, 2002, p. 914.

POSTEL-VINAY (G.), MAIRESSE (J.), HEFFER (J.), CHANUT (J.-M.), « Les disparités de salaires en France au XIXe siècle », *Histoire et Mesure*, vol. 10, n°3-4, 1995, p. 381-409.

RUGGERO (C.), « Tunnels : (R)évolutions industrielles », *L'Alpe*, 1999, n° 2, p. 37-39.

STOSKOPF (N.), « La fondation du comptoir national d'escompte de Paris, banque révolutionnaire, 1848 », *Histoire, économie et société*, n° 21-3, 2002, p. 395-411.

STOSKOPF (N.), *Les patrons du Second Empire. Banquiers et financiers parisiens*, Paris, Picard, 2002, 384 p.

STOSKOPF (N.), « Qu'est-ce que la haute banque parisienne au XIXe siècle ? », Archives ouvertes en ligne, 2009, URL : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00431248>, consulté le 1^{er} juillet 2013.

VARASCHIN (D.), « De la concession en Espagne et en Italie, XIXe-XXe siècles », *Entreprises et histoire*, n°31, 2002/4, p. 54-70

VERLEY (P.), *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, 1997, 543 p.

WILLIOT (J.-P.), *L'industrie du gaz à Paris au XIXe siècle, 1799-1905 : la mise en place d'un puissant monopole*, thèse de doctorat sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1995, 3 vol.

Histoire technique et de l'innovation

BEGUET (B.), *La science pour tous, sur la vulgarisation scientifique en France de 1850 à 1914*, Paris, CNAM, 1990, 168 p.

BELTRAN (A.), GRISET (P.), *Histoire des techniques aux XIXe et XXe siècles*, Paris, A. Colin, 1990, 190 p.

BENSAUDE-VINCENT (B.), « Un public pour la science : l'essor de la vulgarisation au XIXe siècle », *Réseaux*, vol. 11, n°58, 1993, p. 47-66.

BOUNEAU (C.), LUNG (Y.) (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, Pessac, MSHA, 2006, 302 p.

CARON (F.) (dir.), *Les brevets, leurs utilisations en histoire des techniques et en économie*, Paris, Editions du CNRS, 1984, 211 p.

CARON (F.), « La gestion de l'innovation : perspectives historiques », *Culture d'entreprise et innovation*, Paris, Presses du CNRS, 1992, p. 107-112.

CARON (F.), *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 525 p.

CARON (F.), « Les logiques spatiales de l'innovation au regard de l'histoire de l'innovation », in BOUNEAU (C.), LUNG (Y.) (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, Pessac, MSHA, 2006, p. 271-278.

CARON (F.), « Le mouvement de l'innovation technique. Sécurité ferroviaire, confort et qualité du service : un bilan de recherche », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 39, 2009, p. 25-31.

CARON (F.), *La dynamique de l'innovation : changement technique et changement social, XVIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 2010, 469 p.

COTTE (M.), *Circulations techniques. En amont de l'innovation : hommes, objets et idées en mouvement*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2004, 216 p.

DAUMAS (M.), *Histoire générale des techniques*, Paris, Presses universitaires de France, 1965-1979, 5 t.

ESCUDIE (B.), « Quelques perspectives sur la recherche en histoire technique des chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°1, automne 1989, p. 41-44.

GARÇON (A.-F.), HILAIRE-PEREZ (L.), *Les Chemins de la nouveauté. Innover, inventer au regard de l'histoire*, Paris, CTHS, 2002, 473 p.

GILLE (B.) (dir.), *Histoire des techniques : technique et civilisations, technique et sciences*, Paris, Gallimard, 1978, 1 652 p.

LAGARDE (A.), « La vulgarisation scientifique au XIXe siècle : entre tradition encyclopédique et nouvelle forme romanesque », in PAJONK (G.) (dir.), *Concepts, cultures et progrès scientifiques et techniques, enseignement et perspectives*, 131^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Grenoble, 2006, Paris, Ed. du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2009, p. 137-146.

MONTEL (N.), *Le chantier du canal de Suez (1859-1869)*, Paris, Ed. in Forma, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 381 p.

Histoire des transports

ARNAUD-BERTHELEMY (M.-J.), *Les nouvelles voies de communication autour du lac du Bourget au XIXe siècle*, Chambéry, Mémoires et documents de la société savoisienne d'histoire et d'archéologie, 1988, 223 p.

AUBERT (J.), « Historique de la navigation sur le Haut-Rhône français », *Les Etudes rhodaniennes*, vol.15, n°1-3, 1939, p. 81-90.

BERGIER (J.-F.), « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen-âge au XVIIIe siècle », in *Le Alpi e l'Europa*, vol. III, *Economica e transiti*, Laterza, 1975, p. 1-72.

BLANCHARD (M.), « Routes et roulage en Savoie (1815-1859) », *Revue de géographie alpine*, n° 22-3, 1934, p. 611-621.

COMBE (J.-M.), ESCUDIE (B.), PAYEN (J.), *Vapeurs sur le Rhône : histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Lyon, CNRS, 1991, 462 p.

COTTET DUMOULIN (E.), « Transports et industrialisation : Faverges et ses environs (années 1830-1930) », in JUDET (P.), « Le pays de Faverges. Une terre industrielle XIXe-XXe siècles », *L'Histoire en Savoie*, n° 25, 2013, p. 69-88.

FRIEH-GIRAUD (G.), *La navigation sur le lac du Bourget. Des origines à nos jours*, Aix-les-Bains, Gwel, 2002, 118 p.

GIUNTINI (A.), PAVESE (C.) (a cura di), *Reti, Mobilità, trasporti : il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Milano, F. Angeli, 2004, 298 p.

LARROQUE (D.), JIGAUDON (G.), *Petites villes et infrastructures de transport 1851-1954, t. I Les données, t. II La France et les régions*, Paris, CNAMD, 1982-1985.

MERGER (M.), *La politique de la IIIe République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914*, thèse de 3^{ème} cycle sous la direction de F. Caron, université Paris-Sorbonne, 1979, 451 p.

MERGER (M.), « La révolution des transports : un concept périmé », *Historiens et Géographes*, n°378, mai 2002, p. 219-230.

MERGER (M.), « L'intermodalité et le transport des marchandises du XIXe siècle au XXe siècle : l'histoire d'«une mélodie mécanique» », *Actes du colloque Transports et réseaux : continuités et ruptures, 200^e anniversaire du Conseil général des Ponts et Chaussées*, Paris, Conseil général des Ponts et Chaussées, 2005, p. 27-36.

ONDE (H.), « La route de Maurienne et du Cenis de la fin du XVIIIe au milieu du XIXe siècle (Evolution d'une route de grande vallée alpine) », *Revue de géographie alpine*, n°20-4, 1932, p. 701-775.

SCHIFF (J.-C.), « La fin de la navigation sur le Rhône », *Les études rhodaniennes*, n° 12, 1936, p. 259-272.

Histoire générale des chemins de fer en Europe

BAILLAUD (L.), « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35, automne 2006, p. 25-40.

BIASE (C.), *Il Problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena, Società tip. Modenese, 1940, 198 p.

BINELLO (G.), *Le Ferrovie piemontese del Risorgimento*, Torino, G. Giappichelli Editore, 1940, 136 p.

BOURILLON (F.), « Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, printemps 2008, p. 158-164.

BOWIE (K.), LAMBERT (M.), POLINO (M-N.) (dir.), « Les chemins de fer dans la ville », Actes du colloque, Association pour l'histoire des chemins de fer en France, Musée d'Orsay, 12 avril 1991, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, 366 p.

CARON (F.), « Les commandes des compagnies de chemin de fer en France », *Revue d'histoire de la sidérurgie*, tome VI, 3, juillet-septembre 1965, p. 137-176.

CARON (F.), « Les statistiques ferroviaires en France au XIXe siècle », in *Pour une histoire de la statistique*, Actes des journées d'études sur l'histoire de la statistique, 23-25 juin 1976, tome 1, *Contributions*, Paris, I.N.S.E.E/ Economica, 1987, p. 367-381.

CARON (F.), « Le premier système ferroviaire français », *La Revue du Musée des Arts et Métiers*, n°15, 1996, p. 4-14.

CARON (F.), *Histoire des chemins de fer en France, tome 1, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

CARON (F.), « La naissance d'un système technique à grande échelle : le chemin de fer en France (1832-1870) », in « Histoire des techniques », *Annales histoire, sciences sociales*, n°4-5, juillet-octobre 1998, p. 839-857.

CARON (F.), *Histoire des chemins de fer en France. Tome 2, 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005, 1 029 p.

CARON (F.), *Les grandes compagnies du chemin de fer en France, 1823-1937*, Genève, Droz, 2005, 411 p.

CHATELAIN (A.), « La main-d'œuvre et la construction des chemins de fer au XIXe siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, n°4, 1953, p. 502-506.

CHAVY (M.), *Les dépôts vapeur du PLM : région Sud-Est et Méditerranée SNCF*, Brel-sur-Roya, les Ed. du Cabri, 1997, 303 p.

DAUZET (P.), *Le siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Fontenay-aux-Roses, 1948, 378 p.

DIVALL (C.), « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 39, 2009, p. 313-326.

GUDERZO (G.), « Lo sviluppo delle ferrovie sabaudo (autunno 1848-primavera 1859) », *Boil. Della società pavese di stor.patria*, n°2, 1961, p. 53-60.

GUILCHER (G.), « Les guides de chemin de fer : pratiques anglaises et françaises », *Ecritures du chemin de fer*, Actes de la 8^e journée scientifique de l'AHICF, Paris, 1996, p. 23-36.

GUINTINI (A.), « La creazione della rete ferroviaria italiana preunitaria. Vincoli economici, politici e tecnologici », in GODOLI (E.), COZZI (M.) (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo, Flaccovio, 2004, p. 13-27.

KALMBACHER (J.), « Les relations statutaires et financières de l'Etat et des exploitants pendant la période de construction du réseau français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°16-17, printemps-automne 1997, p. 338-355.

LAFFUT (M.), « Le bilan du rôle des chemins de fer dans le développement de la Belgique au XIX^e siècle », in « Les transports terrestres en Europe continentale (XIX^e-XX^e siècles) », *Histoire, économie et société*, n°1, 1991, p. 81-90

LECLERQ (Y.), *Le réseau impossible : la résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France : 1820-1852*, Genève, Droz, 1987, 287 p.

MAGGI (S.), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, 264 p.

POLINO (M.-N.), ROTH (R.) (éd.), *The city and the railway in Europe*, Aldershot, Burlington, Ashgate, 2003, 287 p.

POUPARDIN (F.), *L'architecture des bâtiments voyageurs du chemin de fer en France, des origines à la Seconde guerre mondiale. Etude des programmes et des types*, thèse de doctorat en histoire de l'art sous la direction de G. Monnier, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, 2005, 650 p.

POUPARDIN (F.), « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, 2008, p. 59-71.

PUMAIN (D.), « Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX^e siècle », *Annales de géographie*, n°507, septembre-octobre 1982, p. 529-550.

RIBEILL (G.), « Gestion et organisation du travail dans les Compagnies de chemin de fer des origines à 1860 », *Annales Économies Sociétés Civilisations*, n° 42/5, septembre-octobre 1987, p. 999-1 029.

RIBEILL (G.), *Le personnel des compagnies, t.I, des origines à 1914. Développement et aménagement*, Paris, Développement et aménagement, 1980, 565 p.

RIBEILL (G.), *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, 478 p.

ROUVILLOIS (B.), *Histoire de la signalisation ferroviaire en France de 1827 à 1914*, thèse de doctorat sous la direction de F. Caron, Université de Paris IV, 1999, 7 vol.

SCHRAM (A.), *Railways and the formation of the Italian state in the nineteenth century*, Cambridge, Cambridge university press, 1997, 180 p.

TISSOT (L.), « Les chemins de fer suisses au XIXe siècle : état des lieux », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 19-33. (chp 6)

WALLON (M.), *Les Saint-Simoniens et les chemins de fer*, Paris, A. Pedone, 1908, 176 p.

WOLKOWITSCH (M.) (dir.), *Le chemin de fer à la conquête des campagnes : l'aménagement du territoire par les réseaux dits « secondaires » en France, histoire et patrimoine, 1865-2000*, actes du 9^{ème} colloque de l'AHICF, Châteauroux, 6-8 septembre 2001, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 24-25, printemps-automne 2001, 447 p.

WOLKOWITSCH (M.), « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 30, 2004/1, 488 p.

WOLKOWITSCH (M.), CLAVAL (P.) (dir.), *Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, actes de la 1^{ère} journée scientifique de l'AHICF, Paris, 11 octobre 1989, *Revue d'histoire des chemins de Fer*, n° 2, printemps 1990, 284 p.

Histoire régionale et locale des chemins de fer

AUDET-PERRIER (D.), *L'implantation du chemin de fer en Charente et ses conséquences économiques et sociales : du mythe à la réalité, 1836-1883*, thèse de doctorat sous la direction de J. Valette, université de Poitiers, 1994, 910 p.

BENZ (G.), « Dufour, Genève et les chemins de fer », in *Guillaume-Henri Dufour et son temps (1787-1875)*, Actes du colloque Dufour, 10-12 septembre 1987, Genève, Société d'histoire et d'archéologie, 1991, p. 231-249.

BILLIEZ (H.), « Cent cinquante ans de chemin de fer dans la région aixoise », *Arts et mémoire*, n°36, décembre 2005, p. 17-38.

BLANCHARD (M.), « Textes relatifs aux premiers projets de chemin de fer dans le département de l'Isère », *Revue de géographie alpine*, n° 14-2, 1926, p. 473-486.

BOUNEAU (C.), « L'organisation ferroviaire des pèlerinages de Lourdes », *Le chemin de fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest*, Actes du 1^{er} congrès d'histoire ferroviaire régionale, Bayonne, 1987, p. 261-272.

BOUNEAU (C.), « La Compagnie des chemins de fer du Midi, acteur du développement régional du grand Sud-Ouest 1852-1938 », *Histoire ferroviaire et histoire économique*, n° 19, 1989, p. 159-169.

BOUNEAU (C.), « Chemin de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi », *Histoire, économie et société*, n°1, 1990, p. 95-112.

BOWIE (K.) (dir.), *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987, 204 p.

CARON (F.), « Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail. Les mécaniciens et chauffeurs de locomotive du réseau du Nord, 1850-1910 », *Le Mouvement social*, n° 50, janvier-mars 1965, p. 4-40.

CARON (F.), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, 619 p.

« Chemins de fer en Savoie », *L'Histoire en Savoie*, numéro spécial, juin 1989, 36 p.

CHARENTREAU (J.), CUYNET (J.), MATHIEU (G.), *Les chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée*, Paris, La Vie du rail et des transports, 1993, 384 p.

COLLOMBET (S.), WAILLIEZ (E.), *Monographie de Fourneaux-Modane-gare*, Le Havre, Imprimerie A. G. Lemale, 1900, 112 p.

COTTET DUMOULIN (E.), « When the railway must turn a periphery backbone of European transit: the case of Savoy (1850-1880) », communication lors du 5e colloque international d'histoire du chemin de fer *The Great Longing for Railways* – *How the periphery became connected with the Centres of industrialisation*, Lviv, 3-5 novembre 2011.

COTTET DUMOULIN (E.), « The intermodality in Savoy in the XIXth century: a choice or a necessity? », communication lors du colloque international de T2M *History and Future of Intermodal Mobilities*, Madrid, 15-18 novembre 2012, article communiqué aux participants sur clé USB.

FAURE (J.-C.), *La Loire, le berceau du rail français*, Saint-Etienne, Ed. ARF, 2000, 128 p.

FROMMEL (B.), *Les chemins de fer du canton de Genève*, Genève, Service des monuments et des sites, 2004, 257 p.

GUINTINI (A.), « La tecnologia delle linee di montagna e dei trafori ferroviari dai Giovi alla Direttissima », in PANZERA (F.), ROMANO (R.) (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Milano, Salvioni Edizione, 2009, p. 163-173.

GIUNTINI (A.), « Genova e le ferrovie nel progetto di Cavour », in TONIZZI (E.) (a cura di), *Cavour e Genova. Economia e politica*, Genova, Genova University Press, 2011, p. 75-96.

GUITER (J.), « Les chemins de fer dans les Alpes du Sud : passé, présent, avenir », *Revue de géographie alpine*, n° 64-4, 1976, p. 529-544.

HAU (M.), « Le difficile financement du Strasbourg-Bâle », in M. MEGER, D. BARJOT (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles*, Mélanges en l'honneur de François Caron, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 393-398.

HEULLANT (D.), « Le chemin de fer de Paris à la mer. Sa phase finale (1840-1848) », *Annales de Normandie*, n°1, 1977, p. 37-66.

Histoire des chemins de fer en Savoie, catalogue d'exposition, Chambéry, Musées de Chambéry, 1977, 34 p.

JENNY (G.), *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, 2010, 149 p.

LEPERE (G.), « *Chemins de fer et frontières. Histoire et problèmes techniques : le cas de la Savoie* », in *Espaces savoyards : frontières et découpages*, actes du 39^e congrès des sociétés savantes de Savoie, Archamps, 14-15 septembre 2002, Echos saléviens, n° 12-13, 2004, 508 p.

LOVIE (J.), « Les débuts du chemin de fer Victor-Emmanuel, 1854-1858 », *Revue de Savoie*, avril 1957, p. 85-98.

LOVIE (J.), « Les tracés du réseau ferroviaire de Savoie sous le régime sarde », *Cahiers d'histoire*, n°4, 1960, p. 345-367.

MARECHAL (V.), *La Construction des lignes de chemin de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre, 1839-1847*, thèse de doctorat sous la direction de D. Woronoff, université Paris-Sorbonne, Paris, 1994, 2 vol.

MATHIEU (M.), « Le rôle politique des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer dans la Vienne entre 1874 et 1914 », in *Maintien de l'ordre et polices : en France et en Europe au XIX^e siècle*, actes du colloque de Paris et Nanterre, 8-10 décembre 1983, Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIX^e siècle, Paris, Créaphis, 1987, p. 151-166.

MAY (M.-G.), « L'histoire du chemin de fer de Paris à Marseille », *Revue de géographie alpine*, n°19-2, 1931, p. 473-493.

MAZEL (J.), *Impacts paysagers et environnementaux de la ligne de chemin de fer entre Lozanne et La Clayette, fin XIX^e-début XX^e siècles*, thèse de doctorat sous la direction de E. Baratay, université Jean Moulin, Lyon, 2005.

MESSIEZ (P.), « Construction de la voie ferrée de Tarentaise : Albertville (1879), Moutiers (1893), Bourg-Saint-Maurice (1913) », *Cahiers du Vieux Conflans*, n° 314, 1982, p. 69-92.

MESSIEZ (P.), *Le rail en Tarentaise*, Breil-sur-Roya, Les Ed. du Cabri, 1993, 151 p.

MESSIEZ-POCHE (M.), « Le chemin de fer Victor-Emmanuel et le pont des Anglais », *Revue de l'association des amis de Montmélian et de ses environs*, n° 53, 1994, 4 p.

MESSIEZ-POCHE (M.), *Petits trains de Savoie et de Haute-Savoie*, Paris, La Vie du Rail, 1996, 190 p.

MEURIOT (P.), « La question des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en 1870-1871 », *Journal de la société statistique de Paris*, t. 57, 1916, p. 84-96.

MOLLION (M.), *L'organisation administrative de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à Marseille*, Paris, 1915, 213 p.

MORAT (J.-P.), *Etude de la ligne de chemin de fer de Saint-André-le-Gaz à Chambéry de 1870 à 1920*, mémoire de maîtrise sous la direction d'A. Palluel-Guillard, université de Savoie, Chambéry, 1998, 135 p.

PERRIN (P.), « Les chemins de fer en Valais », *Annales valaisannes*, vol. 11, n°3-4, 1961, p. 307-324.

PORTAZ (M.), *Etre cheminot à Chambéry au temps des grandes compagnies ferroviaires*, mémoire de master 1 sous la direction de Y. Bouvier, université de Savoie, Chambéry, 2009, 182 p.

PREAU (P.), « Le chemin de fer en Savoie, 1854-1914 », *L'Histoire en Savoie*, n°46, 1977, 20 p.

ROUILLER (J.-F.) *Un problème centenaire. La construction des chemins de fer dans la région genevoise et leur raccordement*, Genève, Ed. Feuillet universitaires, 1947, 262 p.

ROUTIER (J.), *Briançon à travers l'histoire*, Gap, Société d'étude des Hautes-Alpes, 1997, 712 p.

SAUGET (S.), « Surveiller les gares parisiennes au XIXe siècle : police et modernité », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, n° 29, 2004, p. 71-87.

SAUGET (S.) *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 301 p.

VICINI (M.), *Une communauté cheminote au temps des compagnies : les employés de la gare internationale de Modane (1871-1936)*, mémoire de maîtrise sous la direction de C. Sorrel, université de Savoie, Chambéry, 1998, 240 p.

Chemin de fer et aspects économiques

BILLIEZ (H.), « L'impulsion du chemin de fer dans le développement d'Aix-les-Bains après le rattachement », *Arts et mémoire*, n° 61, janvier 2011.

BOUNEAU (C.), *Entre David et Goliath : la dynamique des réseaux régionaux : réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle*, Bordeaux, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2008, 557 p.

BOUVIER (J.), « La grande crise des compagnies ferroviaires suisses. Les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882) », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, n°4, 1956, p. 458-480.

CARON (F.), « Cent ans d'évolution tarifaire dans les chemins de fer », in *Transports et voies de communication, Actes du XVIIIe colloque de l'Association interuniversitaire de l'Est*, Dijon, 1977, p. 199-212.

CARON (F.), « Les incertitudes de l'investissement. Les chemins de fer en France dans les années 1830 », in KLEP (P.), VAN CAUWENBERGHE (E.) (dir.), *Entrepreneurship and the Transformation of The Economy (10th-20th centuries), Essays in Honour of Herman Van der Wee*, Louvain, Leuven University Press, 1994, p. 235-246.

DUC (G.), *Les tarifs marchandises des chemins de fer suisses (1850-1913). Stratégie des compagnies ferroviaires, nécessités de l'économie nationale et évolution du rôle régulateur de l'Etat*, Bruxelles, Bern, Berlin, etc., Peter Lang, 2010, 456 p.

KALMBACHER (J.), « Les relations statutaires et financières de l'Etat et des exploitations pendant la période de construction du réseau ferroviaire français », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 16-17, printemps-automne 1997, p. 338-357.

FENOALTEA (S.), « Le costruzioni ferroviarie in Italia 1861-1913 », *Rivista di Storia Economica*, n° 1, juin 1984, p. 61-94.

MERGER (M.), « Chemins de fer et croissance économique en Italie au XIXe siècle et au début du XXe siècle, Etat de la question », *Histoire, économie et société*, n° 3-1, 1984, p. 122-125.

MERGER (M.), « L'industrie italienne de locomotives. Reflet d'une industrialisation tardive et difficile, 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, n° 8-3, 1989, p. 336-370.

MERGER (M.), « Les chemins de fer italiens : leur construction et leurs effets amont, 1860-1915 », *Histoire, économie et société*, n° 11-1, 1992, p. 109-130.

MERGER (M.), « Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes », in Le Roux (M.) (dir.), *Histoire de la poste, de l'administration à l'entreprise*, Paris, Ed. rue d'Ulm, 2002, p. 99-107.

MUNOZ (O-M.), *Ferrocarriles y desarrollo economico en el Pais Vasco (1914-1936)*, Bilbao, Universidad del Pais Vasco, 1994, 373 p.

O'BRIEN (P.) (ed.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, London, Macmillan, 1983, 243 p.

VIDAL OLIVARES (J.), « L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole : le cas de l'agriculture du pays valencien, 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, n° 11-1, 1992, p. 157-172.

Chemin de fer et aspects matériels et techniques

CHAPELON (A.), « Histoire des origines de la locomotive à vapeur et de son évolution en France », in *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Les Presses Modernes, 1963, p. 110-194.

LAMMING (C.), *Au cœur des locomotives*, Paris, Hachette Collections, 2004, 239 p.

MERGER (M.), « La brève histoire d'un exploit technique ferroviaire : le système Fell au Mont-Cenis », in JOLY (H.) (dir.), *Des barrages, des usines et des hommes*,

l'industrialisation des Alpes du Nord entre ressources locales et apports extérieurs : études offertes au professeur Henri Morsel, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2002, p. 93-99.

PAYEN (J.), *La machine locomotive en France : des origines au milieu du XIXe siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1988, 262 p.

VILAIN (L.-M.), *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, Paris, Ed. Vincent Fréal et Cie, 1971, 550 p.

Traversées alpines

ALTARA (E.), *Fréjus 1871 primo traforo alpino. La costruzione, le ferrovie sussidiarie, l'esercizio a vapore, poi, trifase, a corrente continua, dall'origine ad oggi*, Cortona, Calosci, 1997, 192 p.

AMOURETTI (B.), *De Briançon au Bourg d'Oisans. Les hommes et la route au XIXe siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1984, 240 p.

BARBIER (C.), « Chemins de fer et tunnels en Savoie en direction de la Suisse et de l'Italie », in *Espaces savoyards : frontières et découpages*, Actes du XXXIX^e congrès des sociétés savantes de Savoie, Archamps, 14 et 15 septembre 2002, La Salevienne, 2004, 508 p.

BELLET (J.), « Mont-Cenis, porte des Alpes », *L'Histoire en Savoie*, n°38, juin 1975, 24 p.

BENZ (G.), *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, Genève, Georg Ed., 1992, 343 p.

BENZ (G.), *Les Alpes et le chemin de fer*, Lausanne, Ed. Antipodes, 2007, 147 p.

BERGE (J.), *Le chemin de fer du Mont-Cenis et les intérêts franco-italiens*, Paris, Société générale d'impression, 1911, 263 p.

BERGIER (J.-F.), « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen-âge au XVIIe siècle », in *Le Alpi e l'Europa, vol. III, Economica e transiti*, Laterza, 1975, p. 1-72.

BLANCHARD (R.), « La politique française et la percée des Alpes suisses (1860-1870) », *Revue de géographie alpine*, Grenoble, n° 30-2, 1942, p. 199-223.

BRUNNER (P.), *Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre*, Grenoble, Imp. Allier, 1935, 844 p.

CAIZZI (B.), *Suez e San Gottardo*, Milano, Cisalpino, 1985, 310 p.

CHAMUSSY (H.), « Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Brigue, Domodossola », *Revue de géographie alpine*, n° 56, 1968, p. 425-468.

CHIESI (G.), « Passare il San Gottardo del Medioevo », in PANZERA (F.), ROMANO (R.) (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Milano, Salvioni Edizioni, 2009, p. 43-49.

COQUET (H.), *Les Alpes, enjeu des puissances européennes*, Paris, Budapest, Turin, L'Harmattan, 2003, 294 p.

CRIVELLI (R.), « Histoire géopolitique des traversées alpines », in « Nouvelles traversées ferroviaires », *L'Alpe*, n° 29, 2006, p. 36-48.

DEBARBIEUX (B.), « La traversée des Alpes : une histoire d'échelles et d'intérêts, d'épousailles et de divorces », n° 90-3, *Revue de géographie alpine*, 2002, p. 11-24.

DINHOBEL (G.), *Die Semmeringbahn/ Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt*, Wien, Verlag für Geschichte und Politik Wien, 2003, 229 p.

DUC (G.), « Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836-1909). Rivalités cantonales, négociations internationales et trajectoires des compagnies privées », *Vallesia*, Sion, t. LVI, 2001, p. 495-617.

DULUC (A.), *Le Mont-Cenis. Sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communications*, Paris, Hermann, 1951, 151 p.

EHRENFREUND (E.), *La ferrovia del Moncenisio : 1871-1921*, Torino, Stabilimento grafico ditta eredi Botta, 1921, 30 p.

ELSASSER (K.-T.), « Le dictionnaire encyclopédique des Alpes. Et le cheval de fer pénétra les Alpes », *L'Alpe*, n° 29, 2006, p. 24-32.

ELSASSER (K.-T.), « Saint-Gothard : le prix de l'international », *L'Alpe*, n° 2, p. 40-47.

FRESCHI (L.), « L'axe du Brenner », in BERNIER (X.) (éd.), *Traverser les montagnes*, actes du colloque des 3-4 octobre 2002, Le Bourget du Lac, université de Savoie, laboratoire EDYTEM, 2004, p. 43-52.

GARZARO (S.), *Fréjus. La ferrovia da Torino a Modane e Chambéry*, Torino, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2007, 288 p.

GAUCHON (C.), « Des réalisations méconnues : les plus anciens tunnels des Alpes », in *Frontières, Actes du 125^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, DESPLAT (C.), Paris, Editions du CTHS, 2002, p. 267-282.

GUICHONNET (P.), « Le projet de tunnel routier sous le Mont-Blanc », *Revue de géographie alpine*, n° 40-2, 1952, p. 329-347.

GUICHONNET (P.), « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles », *Revue de géographie alpine*, n° 90-3, 2002, p. 55-79.

HAUDENSCHILD (R.), « Trafic ferroviaire au Simplon », *Revue historique des armées*, n° 243, 2006, p. 20-29.

KREISS (G.), « De la concurrence à la coopération : la France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », POIDEVIN (R.), ROULET (L-E.) (dir.), *Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939*, actes du colloque de Neuchâtel, 10-12 septembre 1981, p. 36-49.

LESCA (C.), *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa, Melli, 1998, 190 p.

MASCIA (O.), *Il Centenario del traforo del Frejus. 1871-1971*, Roma, 1971.

MOURLANE (S.), « Le tunnel du Mont-Blanc. Un projet à travers un siècle de relations franco-italiennes », in BERNIER (X.) (éd.), *Traverser les montagnes*, actes du colloques des 3-4 octobre 2002, Le Bourget du Lac, université de Savoie, laboratoire EDYTEM, 2004, p. 111-118.

MOREAU (J.-P.), « Les 75 ans du tunnel du Saint-Gothard », *Revue de géographie de Lyon*, n° 33, 1958, p. 71-75.

ONDE (H.), « La Route de Maurienne et du Cenis de la fin du XVIIIe au milieu du XIXe siècle (évolution d'une route de grande vallée alpine) », *Revue de géographie alpine*, n° 20-4, 1932, p. 701-775.

PALLUEL-GUILLARD (A.), « Grands cols : les dess(e)ins de la géopolitique », *L'Alpe*, n° 2, 1999, p. 16-26.

PANZERA (F.), ROMANO (R.) (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Milano, Salvioni Edizioni, 2009, 443 p.

PAP (R.), *Weltkulturerbe Semmeringbahn*, Land Niederösterreich, 2003, 152 p.

PIERI (E.), *La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale*, Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, 169 p.

RANSOM (P.-J.-G.), *The Mont Cenis Fell railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999, 92 p.

RATEL (R.), *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Roux, 1997, 188 p.

ROMANO (R.), « Introduzione. La ferrovia del San Gottardo tra politica, società, economia e tecnologia » in PANZERA (F.), ROMANO (R.) (a cura di), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Milano, Salvioni Edizioni, 2009, p. 19-30.

SACCO (S.), *Fell. Il sistema che permise di valicare il Moncenisio in ferrovia*, Borgone Susa, Edizioni del Graffio, 2010, 112 p.

SACCO (S.), *Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana*, Borgone Susa, Edizioni del Graffio, 2012, 151 p.

STEINER (J.-M), WURMSER (D.), FLORES (M.), *L'Etoile de Veynes*, Grenoble, Presses Editions ferroviaires, 1999, 320 p.

STEPHANI (P.), *Les tunnels des Alpes : Mont Cenis. Saint Gothard. Simplon. Loetschbert. Jura. Faucille. Mont Blanc*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1919, 120 p.

SUTTON (K.), *Un tunnel sous le Montgenèvre entre mythes et réalités*, mémoire de maîtrise sous la direction de J.-P. Charvet, université Paris-X Nanterre, 2004, 207 p.

SUTTON (K.), « Le portail de tunnel comme écriture monumentale des traversées alpines ? L'entreprise ferroviaire et la mémoire du franchissement dans les Alpes occidentales », *Flux*, n°82, décembre 2010, p. 43-58.

SUTTON (K.), *Les Nouvelles Traversées Alpines. Entre cospatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialités, une géopolitique circulatoire*, thèse de doctorat en géographie sous la direction de X. Bernier, université de Savoie, Chambéry, 2011, 577 p.

TISSOT (L.), « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Economie et Société*, n° 1, 1992, p. 91-108.

TORICELLI (G.-P.), « Traversées alpines, villes et territoire : le paradoxe de la vitesse », *Revue de géographie alpine*, n° 90-3, p. 25-36.

Liaisons transfrontalières et “ Europe des réseaux ”

ANASTASIADOU (I.), « International Railway Organization in 19th and 20th century Europe », communication lors du colloque international de T2M *Tourism*, York, 6-9 octobre 2005, 16 p.

ANASTASIADOU (I.), DIVALL (C.), « Transnational Railways », in *The Palgrave Dictionary on Transnational History*, London, Palgrave MacMillan Publisher, 2009, p. 873-875.

BONIN (H.), BOUNEAU (C.) (dir.), *Transnational Companies (19th-20th centuries)*, Actes du 4e Congrès de l'European Business History Association, Bordeaux, IEP de Bordeaux, septembre 2000, Paris, Ed. P.l.a.g.e., 2002, 997 p.

BONNAUD (L.), *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions*, Paris, Hachette, 1994, 389 p.

BONNAUD (L.), « Le tunnel sous la Manche (1867-1993) ou le triomphe de l'isthme court », in CARRERAS (A.), GIUNTINI (A.), MERGER (M.) (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, p. 238-266.

COTTET DUMOULIN (E.), « Les liaisons ferroviaires transfrontalières de part et d'autre de la Savoie : des enjeux d'envergure européenne (1850-1880) », communication lors du VIe congrès international d'histoire ferroviaire, Vittoria-Gasteiz, 5-7 septembre 2012, article communiqué aux participants sur clé USB.

CARRERAS (A.), GIUNTINI (A.), MERGER (M.) (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, 431 p.

DIENEL (H.-L.) (dir.), *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions. 1800-2000*, Frankfurt/New York, Campus Verlag, 2004, 216 p.

DUPOUX (A.), « Il y a 150 ans, mise en service du pont de Culoz : la première liaison ferroviaire entre la France et la Savoie », *Arts et mémoire*, mars 2009, p. 2-9.

GRISSET (P.), *Entreprise, technologie et souveraineté : les télécommunications transatlantiques de la France, XIXe-XXe siècles*, Paris, Ed. Rive droite, 1996, 735 p.

LABORIE (L.), *L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)*, Bruxelles, Bern, Berlin [etc.], Peter Lang, 2010, 494 p.

MERGER (M.), « Intermodality Historians and Policy Making in Europe, Finalising Successful Research Project », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n°1, March 2006, p. 150-154.

« Normalisation ferroviaire, culture de réseaux. L'Europe des chemins de fer, 1878-2000 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°26 et 27, 2002.

PUFFERT (D.), « L'intégration technique du réseau ferroviaire européen », in CARRERAS (A.), GIUNTINI (A.), MERGER (M.) (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995 p. 303-317.

SCHRAM (A.), « L'Italie et l'Europe : une matrice du trafic ferroviaire du nord de l'Italie, 1867-1884 », in CARRERAS (A.), GIUNTINI (A.), MERGER (M.) (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, p. 363-378.

TISSOT (L.), « Naissance d'une Europe Ferroviaire : la convention internationale de Berne (1890), in BARJOT (D.), MERGER (M.) (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 283-295.

TISSOT (L.), « Les modèles ferroviaires nationaux et la création d'un système international de transports européens, 1870-1914. Coordination, intégration ou unification ? », *Relations internationales*, n° 95, automne 1998, p. 313-327.

Chemin de fer et aspects militaires

BOURELLY (T.), « La structuration de la desserte militaire sur le réseau PLM (1862-1936), *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35, 2006, 13 p.

COQUET (H.), « Les fortifications en Savoie », *L'Histoire en Savoie*, n° 77, mars 1985, 40 p.

CORINO (P.-G.), GASTALDO (P.), *La montagna fortifica. Pei i monti della valle di Susa : da forti della Triplice sino alle opere in caverna del vallo Alpino*, Borgone di Susa, Melli, 1995, 380 p.

CORINO (P.-G.), *VIII settore G.A.F. Il vallo alpino nella conca di Bardonecchia*, Torino, Elena Morea Editore, 2007, 111 p.

DAVID (D.), « Géographie militaire et fortification : cinq siècles d'histoire en Maurienne », *Revue historique des armées*, n° 243, 2006, p. 89-107.

DELEUZE, « Le danger italien et les Alpes dans le contexte international de 1871 à 1888 », *Revue historique des armées*, n° 170, 1988, p. 2-9.

DEROUX (G.), « Technique ferroviaire et art militaire : innovations et influences réciproques », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 145-167.

FOURNIER (P.), « Les relations entre fortifications et chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 53-72.

LAURENS (P.), « Historique des Troupes alpines », *Revue historique des armées*, n° 170, 1988, p. 19- 32.

ORTHOLAN (H.), *Le général Seré de Rivières : le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2003, 921 p.

MARTEL (A.), « Armées et chemins de fer en France de 1830 à 1918 : pensée stratégique et emploi des forces armées », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 209-225.

PEDRONCINI (G.), *Histoire militaire de la France, tome 3, de 1871 à 1940*, Paris, Presses universitaires de France, 1992, 522 p.

THIBAULT (G.), « Les aspects militaire de la “ Révolution ferroviaire “ », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996, p. 50-52.

TONINI (M.), *Alpini in Piemonte. La strana storia*, Torino, Editrice Il Punto-Piemonte in Bancarella, 2013, 357 p.

Transports et tourisme

BOUNEAU (C.), « L'organisation ferroviaire des pèlerinages de Lourdes », *Le chemin de fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest*, actes du Ier congrès d'histoire ferroviaire régionale, Bayonne 1987, p. 261-272.

BOUNEAU (C.), « La promotion du thermalisme par la Compagnie du Midi de 1852 à 1937 », in *Villes d'eaux histoire du thermalisme : actes du 117^e Congrès national des sociétés savantes, Clermont-Ferrand, octobre 1992*, Paris, Ed. du CTHS, 1994, p. 349-380.

BOYER (M.), *Le thermalisme dans le grand Sud-Est de la France*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2005, 420 p.

BOYER (M.), « La recherche des spécificités du tourisme en Savoie », *Les Savoyards et le tourisme depuis l'annexion. Actes du 42^e Congrès des Sociétés d'histoire de Savoie :*

Albertville, 13-14 septembre 2008, Albertville, Société des Amis du Vieux Conflans, 2009, 320 p.

Les Savoyards et le tourisme depuis l'Annexion, actes du 42^e congrès de la Société des amis du Vieux Conflans, Albertville, 13-14 septembre 2008, Cahiers du Vieux Conflans, 2009, n° 170, 312 p.

MESSIEZ (P.), « Rail et tourisme en Savoie avant 1914 », *Cahiers d'histoire*, 1995, p. 139-153.

MORLIER (H.), « Les Guides Joanne : invention d'une collection », *In Situ. Revue des patrimoines* [en ligne], n° 15, 2011, 23 p. URL : <http://insitu.revues.org/524>, consulté le 05 mai 2013.

NORDMAN (D.), « Les guides-Joanne. Ancêtre des Guides Bleus », in P. NORA (dir), *Les Lieux de mémoire, II. La Nation, I*, Paris, Gallimard, 1986, p. 529-567.

PAGOTTO (N.), *Le thermalisme à Aix-les-Bains au XIXe siècle : 1783-1914*, Chambéry, Institut d'études savoisiennes, 1975, 118 p.

PENEZ (J.), *Histoire du thermalisme en France au XIXe siècle eau, médecine et loisirs*, Paris, Economica, 2004, 334 p.

PENEZ (J.), « Les réseaux d'investissement dans le thermalisme au XIXe siècle en France », *In Situ*, n° 4, 2004, 21 p. URL : <http://insitu.revues.org/1665>. Consulté le 05 mai 2013.

POISSON (J.), « Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 31, 2004, p. 201-234.

TISSOT (L.), « Tourisme et chemin de fer. La naissance d'un réseau international Anglo-suisse (1850-1914) », in CARRERAS (A.), GIUNTINI (A.), MERGER (M.) (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles. Quels enjeux ?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, p. 213-232.

VERGEADE (M.-S.), « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, n°1, 1990, p. 113-134.

VERGEADE-WILLOT (M.-S.), « Chemin de fer et tourisme » in *Revue d'histoire des chemins de fer*, 1992, hors-série n°3, p. 259-273.

Chemin de fer et religion

DROULERS (P.), « Christianisme et innovation technologique. Les premiers chemins de fer », *Histoire, Economie, Société*, n°1, 1^{er} trimestre 1983, p. 119-132.

LAGREE (M.), *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, Paris, Fayard, 2000, 438 p.

Histoire des risques

BECK (U.), *La société du risque sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Alto, 2002, 521 p.

CARON (F.), « Le rôle des accidents de voyageurs dans la gestion des chemins de fer en France », *Entreprises et histoire*, n° 17, décembre 1997, p. 85-93.

COOPER-RICHET (D.), *Le peuple de la nuit. Mines et mineurs en France (XIXe-XXe siècle)*, Paris, Perrin, 2002, 441 p.

FAVIER (R.), GRASSET-ABISSET (A.-M.) (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, CNRS, Publications de la MHS-Alpes, 2000, 281 p.

FRESSOZ (J.-B.), « Beck Back in the Nineteenth Century. Towards a genealogy of risk society », *History and Technology*, vol. 23, n°4, 2007, p. 333-350.

FRESSOZ (J.-B.), *L'apocalypse joyeuse, une histoire du risque technologique*, Paris, Ed. du Seuil, 2012, 312 p.

MERGER (M.) « La neige, un des ennemis des chemins de fer italiens », in MERGER (M.) et BARJOT (D.) (dir.), *Les Entrepreneurs et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 1998, p. 269-281.

VARASCHIN (D.) (dir.), *Risques et prises de risques dans les sociétés industrielles*, Bruxelles, Peter Lang, 2007, 218 p.

VARASCHIN (D.), LALOUX (L.), *10 mars 1906, Courrières, aux risques de l'histoire*, actes du colloque international, 9, 10 et 11 mars 2006, Billy-Montigny, Vincennes, GRHEN, 2006, 591 p.

Patrimoine

AUPHAN (S.), « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, printemps-automne 2005, p. 19-42.

BERGERON (L.), DOREL-FERRE (G.), *Le patrimoine industriel : un nouveau territoire*, Paris, Editions Liris, 1996, 127 p.

CHOAY (F.), *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Ed. du Seuil, 1999, 270 p.

COHEN (E.), TOULIER (B.), « Les guides de tourisme, un patrimoine et un objet d'étude », *In Situ. Revue des patrimoines* [en ligne], n° 15, 2011, 4 p. URL : <http://insitu.revues.org/723>, consulté le 13 juillet 2013.

DOREL-FERRE (G.) (dir.), « Le patrimoine industriel », *Historiens et géographes*, n° 398, 401 et 405, mai 2007, février 2008 et février 2009, 3 vol.

Faire l'inventaire du patrimoine des chemins de fer. Expériences et méthodes, actes de la journée d'études de l'AHICF et de la Direction de l'architecture et du patrimoine, octobre 2008, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 40, 2009, 206 p.

Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine, actes de la journée scientifique organisée par l'AHICF, Paris, 3 février 2005, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, printemps-automne 2005, 194 p.

NORA (P.) (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1984-1992, 3 t.

POULOT (D.), *Une histoire du patrimoine en Occident, XVIIIe-XXIe siècle, du monument aux valeurs*, Paris, Presses universitaires de France, 2006, 192 p.

QUEVAL (M.), « L'inventaire des ouvrages d'art réalisé par la sous-direction des Sites et Paysages », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, 2005, p. 101-109.

VARASCHIN (D.), BOUVIER (Y.) (dir.), *Le patrimoine industriel de l'électricité et de l'hydroélectricité*, actes du colloque international de Divonne-les-Bains et de Genève tenu les 7 et 8 juin 2007, Chambéry, université de Savoie/LLS, 2009, 150 p.

Perceptions, représentations

ANGELIER (M.), *Voyage en train au temps des compagnies, 1832-1937*, Paris, Ed. La Vie du Rail, 1998, 495 p.

ARMINGEAT (J.), *Honoré Daumier, Les Transports en commun*, Paris, Editions Vilo, 1976, 130 p.

BALSO (R.), « Premières images du chemin de fer dans la société française de la monarchie de Juillet et du Second Empire », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 109-119.

BEGUIN (F.), « Paysages vus du train, littérature et géographie », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, printemps-automne 1994, p. 34-39.

CARTER (I.), *Railways and Culture in Britain: the epitome of modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001, 352 p.

CHEROUX (C.), « Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle », *Etudes photographiques*, n° 1, novembre 1996, p. 72-84.

CHEVANDIER (C.), « Nouvelles perspectives en histoire sociale des transports par rail », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°39, 2009, p. 197-209.

DESPORTES (M.), *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 2005, 413 p.

LANDES (D.-S.), *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987, 622 p.

LEBLACHE (J.-J.), *Chemins de fer et création artistique au XIXe siècle : étude de l'influence de la naissance du chemin de fer sur la vie artistique au milieu du XIXe siècle, suivie d'un répertoire raisonné des principales créations dans ce domaine en France et dans le monde*, Paris, Presse de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1991, 87 p.

MATHIS (C.-F.), « Chemins de fer et vision des paysages anglais », *Histoire, économie et société*, n°1, 2005, p. 123-146.

MELDOLESI (T.), *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, Paris, L'Harmattan, 2010, 210 p.

MERCIER (P.), « L'opinion publique après le déraillement de Meudon en 1842 », dans *Paris et Ile-de-France-Mémoires*, Paris, Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et Ile-de-France, t. 44, 1993.

MICHAUD-FREJAVILLE (F.), DAUPHIN (N.), GHUILHEMBET (J.-P.), *Entrer en ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, 326 p.

NAGELEISEN (S.), *Paysages et déplacements. Eléments pour une géographie paysagiste*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2011, 301 p.

NOTARNICOLA (D.), POUPARDIN (F.), « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, p. 91-126.

SCHIVELBUSCH (W.), *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 252 p.

VERGEADE (S.), « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », in *Histoire, économie et société*, n°1, 1990, p. 113-134.

VINCENOT (H.), *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1977, 255 p.

Frontière

DUPOUY (A.), « Comment retourner les fortifications quand les frontières changent ? », in *Espaces savoyards : frontières et découpages*, Actes du XXXIXe congrès des sociétés savantes de Savoie, Archamps, 14 et 15 septembre 2002, La Salevienne, 2004, p. 71-82.

FAVEZ (J.-C.), RAFFESTIN (C.), « Il sistema delle « zone » dal 1815 ai giorni nostri », in RAFFESTIN (C.), OSSOLA (C.), RICCIARDI (M.), *La frontiera da stato a nazione : il caso Piemonte*, Roma, Bulzoni, 1987, p. 289-301.

GUICHONNET (P.), RAFFESTIN (C.), *Géographie des frontières*, Paris, Presses universitaires de France, 1974, 224 p.

Transports : études géographiques

AUPHAN (S.), « Les nœuds ferroviaires, phénomène résiduel ou points forts de l'espace régional ? », *L'Espace géographique*, n°2, 1975, p. 127-140.

BAVOUX (J.-J.), BEAUCIRE (F.), CHAPELON (L.), ZEMBRI (P.), *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 2005, 231 p.

BERNIER (X.), « Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises. Contribution à une définition plurivalente et dynamique », *Cahiers de géographie Edytem*, n°2, 2004, p. 91-102.

BERNIER (X.), « Transports et montagne : quelles spécificités pour les systèmes nodaux ? Proposition d'un modèle synthétique illustré à travers l'itinéraire transalpin Grenoble-Bourg-d'Oisans-Briançon-Suse », *Les cahiers scientifiques du transport*, 48/2005, p. 81-97.

CARALP-LANDON (R.), *Les chemins de fer dans le Massif Central. Etude des voies ferrées régionales*, Paris, A. Colin, 1959, 469 p.

CHATELAIN (A.), « Démogéographie du grand tronç ferré sud-est », *Etudes rhodaniennes*, 1947, p. 35-82.

GEORGE (P.), « Chemin de fer et développement urbain », in *Mélanges à Maurice Pardé*, Rennes, Presses universitaires de Bretagne, p. 229-237.

INTERFACE, *Le concept d'interface comme instrument d'analyse des espaces frontaliers et d'orientation de leur aménagement*, présentation PPT, accessible en ligne.

INTERFACE, « L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique », *L'Espace géographique*, n° 3, 2008, p. 193-207.

MARCONIS (R.), *Midi-Pyrénées XIXe-XXe siècles. Transports-Espace-Société*, Toulouse, Edits de Milan, 1986, 859 p.

OFFNER (J.-M.), « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, 1993, t. 22, n°3, p. 233-242.

OFFNER (J.-M.), PUMAIN (D.), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, La Tour-d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1996, 280 p.

TORRICELLI (G.-P.), « Reti di trasporto e retti di città, il caso dell'Arco alpino » in P. BONAVERO, E. DANSERO (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, Torino, Utet Libreria, p. 318-333.

VARLET (J.), ZEMBRI (P.), *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde*, Paris, Ed. Autrement, 2010, 79 p.

VRAC (M.), « L'apport de la géographie historique à la géographie des transports. L'exemple du chemin de fer », in BOULANGER (P.), TROCHET (J.-R.) (dir.), *Où en est la géographie historique ? entre économie et culture*, Paris, Budapest, Turin, L'Harmattan, 2005, p. 159-171.

WOLKOWITSCH (M.) *L'économie régionale des transports dans le Centre-Ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, 534 p.

Vitesse

OLLIVRO (J.), *L'Homme à toutes vitesses : De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Espace et Territoires », 2000, 179 p.

OLLIVRO (J.), « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in FLONNEAU (M.), GUIGUENO (V.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 103-116.

STUDENY (C.), *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p.

Mobilités

DIVALL (C.), REVILL (G.), « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », in GUIGUENO (V.), FLONNEAU (M.), (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 57-74.

FLONNEAU (M.), GUIGUENO (V.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 331 p.

GALLEZ (C.), KAUFMANN (V.), « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in FLONNEAU (M.), GUIGUENO (V.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 41-55.

ROCHE (D.), *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, 1031 p.

SAUGET (S.), « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes », in M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 277-288.

URRY (J.), *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, A. Colin, 2005, 253 p.

Montagne

BOZONNET (J.-P.), *Des monts et des mythes : l'imaginaire social de la montagne*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1992, 294 p.

DEBARBIEUX (B.), RUDAZ (G.), *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIIIe-XXIe siècle*, Paris, éd. CNRS, 374 p.

GUICHONNET (P.), *Histoire et civilisation des Alpes, tome 2 : Le Destin humain*, Toulouse, Privat, 1980, 413 p.

JAIL (M.), *Haute-Maurienne, pays du Diable ?*, Grenoble, Allier, 1977, 244 p.

Espace et Territoire

BERQUE (A.), « Territoire et personne : l'identité humaine », *Desigualde & Diversidade, Revista de Ciensas Sociais da PUC-Rio*, n°6, janvier-juillet 2010, p. 25-37.

OFFNER (J.-M.), PUMAIN (D.), *Réseaux et territoires : significations croisées*, Paris, L'Aube, 1997, 286 p.

SAUNIER (G.), « Quelques réflexions sur le concept de centre et périphérie », *Hypothèses*, n° 1, 1999, p. 175-180.

Sources

Sources d'archives

Archives nationales

Série F 14 : Travaux publics

- 8 562 : Chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis
- 8 601 : Transports militaires par chemins de fer, en France et à l'étranger : rapports, règlements (1842-1875)
- 8 627 : Italie : correspondance et statistique (1846-1878)
- 8 628 : *Ibidem*
- 8 601 : Utilisation du chemin de fer par les troupes
- 9 081 : Projets de chemin de fer
- 9 082 : *Ibidem*
- 9 217 : Convention entre l'Etat et les compagnies du PLM et du Victor-Emmanuel
- 11 355 : Chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis
- 12 650 : Comptes du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis
- 12 868 : Rapport des délégués à la conférence de Berne du 31 octobre 1882

Sous-série F 12 : Commerce et industrie

- 6 937 à 6 943 : Zones franches entre la France et la Suisse
- 6 938 : Etablissements de lignes de chemin de fer (Suisse, Pays de Gex, Haute-Savoie) (1863-1881)
- 6 939 : Traité de 1881 entre la France et la Confédération suisse au sujet des raccordements ferroviaires

Série AP : archives privées

Sous-série 400 AP : Fonds Napoléon

- 57 : Dépêches et correspondances sur la campagne d'Italie
- 118 : Correspondance lors de la campagne d'Italie
- 120 : Correspondance avec Cavour
- 162 : Télégrammes et lettres envoyés à Victor-Emmanuel II
- 165 : Récit du voyage du prince Napoléon-Jérôme en Savoie pour l'inauguration du Mont Cenis (1857)

Archives historiques de la Défense (Vincennes)

Série G3 : Armée d'Italie, 1859-1860

- G 3 1 : Correspondances
- G 3 2 : Préliminaires de la campagne de 1859, organisation et composition de l'armée
- G3 3 : Etats-majors

Archives diplomatiques (Courneuve)

Affaires consulaires 1781-1908

Conventions consulaires

442 : Italie, conventions avec la France (1856-1905) et conventions avec divers pays

Chemins de fer :

451 : Gare internationale de Modane et Vintimille

452 : *Ibidem*

463 : Chemins de fer franco-suisse

464 : *Ibidem*

465 : Concessions douanières

470 : Conférence de Berne

479 : Gothard, Simplon, Mont-Blanc

Contentieux (droit international, affaires générales et particulières) 1749-1926

Contentieux I

107 : Unification Italie

108 : *Ibidem*

138 : Chemin de fer du Simplon

363 : Chemin de fer Victor-Emmanuel

1450 : Sardaigne-Italie

1451 : *Ibidem*

Correspondance consulaire et commerciale

Turin

Tomes 9 à 21

Correspondance politique de 1848 à 1871

Sardaigne

327 à 350

Correspondance politique des consuls (sous-série de correspondance politique). Sardaigne

14

Mémoires et documents

France

2 119 : Guerre d'Italie, arrangements entre la France et la Sardaigne pour l'action des forces communes par terre et par mer

Italie

40 : Questions relatives au chemin de fer au moment de l'annexion

41 : *Ibidem*

42 : *Ibidem*

Sardaigne

27 : Chemins de fer internationaux du Piémont

Savoie et Nice

42 : Questions relatives aux enjeux militaires du tunnel

Correspondance interministérielle

Correspondance avec le corps diplomatique

681 : Sardaigne

Traités Italie

Convention relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemin de fer comprises entre ces gares et les frontières de France et d'Italie, 20 janvier 1879

Base de traités en ligne

- Acte final du traité de Vienne, 9 juin 1815
- Acte portant reconnaissance et garantie de la neutralité perpétuelle de la Suisse et de l'inviolabilité de son territoire, 20 novembre 1815
- Traité de paix, 20 novembre 1815
- Convention relative au transport des voyageurs et des marchandises par le chemin de fer et à l'établissement d'un bureau de douanes sardes dans la gare de Culoz, 23 novembre 1858
- Traité relatif à la réunion de la Savoie et de l'arrondissement de Nice à la France, 24 mars 1860
- Convention relative à la part contributive de la Savoie dans la dette publique du Piémont, 28 août 1860
- Convention de délimitation territoriale entre la France et la Sardaigne, 7 mars 1861
- Convention de délimitation de la frontière des deux pays à l'intérieur du tunnel des Alpes, 10 décembre 1874

Archives nationales du monde du travail (Roubaix)

- Sous-série 77 AQ : Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et sociétés absorbées : procès-verbaux des conseils d'administration
 - 72-73 : Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève
 - 107-110 : *Ibidem*
 - 132 : Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble – compagnie des chemins de fer du Dauphiné
 - 141-143 : Procès-verbaux du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée
 - 158 : Rapports aux assemblées générales de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée
 - 180-185 : Procès-verbaux du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée

Archives historiques de la SNCF (Le Mans) :

Ligne 900 Culoz - Modane et frontière

Partie du Rhône à Saint-Michel-de-Maurienne

Z2A900VEB1/1
Z2A900VEB1/2
Z2A900VEB2/1
Z2A900VEB2/2
Z2A900VEB2bis/1
Z2A900VEB2bis/2
Z2A900VEB3
Z2A900VEB4/1
Z2A900VEB4/2
Z2A900VEB9
Z2A900VEB10/1
Z2A900VEB10/2

Partie du Rhône à Saint-Michel-de-Maurienne

Z2A900S1B14
Z2A900S1B16/1
Z2A900S1B16/2
Z2A900S1B18/1
Z2A900S1B18/2
Z2A900S1B20
Z2A900S1B24/1
Z2A900S1B24/2
Z2A900S1B25/1
Z2A900S1B25/2
Z2A900B161/1
Z2A900B161/2
Z2A900B164/1
Z2A900B164/2
Z2A900B166

Archives départementales de Savoie

Série FS : Archives administratives de 1792 à 1860

- Sous-série 1 FS : Administration générale du duché. Intendance générale
 - 2 493 : Chemin de fer Victor-Emmanuel : ordonnances et correspondances (1854-1856)
 - 2 494 : Chemin de fer Victor-Emmanuel : affaires diverses, personnel (1851-1860)
 - 2 495 : Chemin de fer Victor-Emmanuel, par sections
 - 2 496 : *Ibidem*
 - 2 497 : *Ibidem*
 - 2 498 : *Ibidem*
 - 2 499 : *Ibidem*
 - 2 500 : Chemin de fer de Chambéry au Bourget et navigation sur le lac (1838-1858)

- 2 501 : Chemins de fer de Lyon à Genève, de Chambéry à Lyon, d'Albertville et d'Annecy (1853-1858)
- 2 502 : Chemins de fer italiens : adjudications, affiches
- 3 586 : Compagnie savoyarde de chemin de fer (1839-1841)
- 3 633 : Requêtes des particuliers, des communes et de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel (1841-1855)
- 3 652 : Port de Puer
- 3 653 : Chemin de fer Victor-Emmanuel : correspondance générale (1856-1859) ; correspondance du commissariat technique de la section de Maurienne (1855-1859)
- 3 654 : Chemin de fer Victor-Emmanuel. Ligne de Culoz au Mont-Cenis : viaduc sur la route royale au faubourg Reclus à Chambéry ; pont sur la Leysse ; pont sur l'Isère ; plans de lignes (1854-1858)
- 3 655 : Chemin de fer Victor-Emmanuel (1857-1859)
- 3 656 : Chemin de fer de Chambéry au lac du Bourget (1857-1864) ; chemin de fer de Chambéry à Lyon par le tunnel de l'Epine (1852)

Série F et J : Archives privées

- Sous-série 8 F : fonds Claudius Bouvier
 - 72 : Notes et notices sur le chemin de fer du Mont Cenis
- Sous-série 29 F : Fonds d'Alexandry d'Orengiani
 - 4 : Lettre du marquis de la Serraz, du comte de Montbel, de Pantaléon Costa de Beauregard
 - 7 : Compagnie Savoyarde (1838-1844)
 - 8 : Canal de l'Albanne : règlement, comptes et correspondances (1828-1845)
 - 52 : Voyage en Savoie de Napoléon III
- Sous-série 36 F : Fonds de la société anonyme du canal du Bourget
 - 7 : Livre de paies : journées d'ouvriers (1839-1861)
 - 13 : Procès-verbaux des assemblées générales
 - 21 : Ventes et procès-verbaux des assemblées générales
- Sous-série 49 F : Fonds du chanoine Adolphe Gros
 - 45 : Voies de communication : concurrence entre le Simplon et le Mont-Cenis ; percée des Alpes ; chemin de fer Victor-Emmanuel

Série M : Fonds de la préfecture de la Savoie (1860-1970)

- Sous-série 9 M II : Administration générale
 - 7 : Correspondance du préfet. Police politique
- Sous-série 9 M III : Police
 - 6 : Police municipale
- Sous-série 9 M V : Voyages officiels, cérémonies publiques
 - 1 : Voyages impériaux
- Sous-série 28 M VI : Industrie, commerce, tourisme
 - 1 : Sociétés coopératives franco-italienne de Modane (1861-1881)

Série P : Fonds des services extérieurs du ministère des Finances : contributions, cadastre, douanes, postes et télécommunications

- Sous-série 7 P : Fonds de la Direction régionale des Douanes de Chambéry (1832-1963)
 - 72-86 : Rapports trimestriels
 - 132 : Bureau de Modane

Série R : Préfecture de la Savoie : Affaires militaires et organismes de temps de guerre

- Sous-série 73 R : Administration militaire
 - 166 R 1 : Transports militaires
 - 206 R 1 : Mouvements de troupes en Savoie

Série S : Travaux publics et transports, 1860-1940

- Sous-série 4 S : Chemins de fer
 - 10 : Chemins de fer, documents généraux : correspondance, affaires diverses
- Sous-série 49 S : Chemins de fer
 - 1 : Chemins de fer, documents généraux : correspondance, affaires diverses (1860-1911)
 - 12 Chemins de fer : instructions, circulaires (1854-1939)
 - 13 : *Ibidem*
 - 19 : Police des gares (1860-1903)
 - 21 : PLM : accidents dans l'exploitation (1860-1911)
 - 23 : Trains spéciaux, marche des trains (1875-1887)
 - 32 : Chemins de fer : arrêtés préfectoraux, affiches, tarifs (1863-1869)
 - 38 : Documents généraux : expropriations : affaires des communes de Saint-Michel-de-Maurienne et Saint-Martin-la-Porte (1860-1866)
 - 39 : Vente par la Compagnie PLM de terrains de l'ancienne voie ferrée Victor-Emmanuel (1865-1911)
- Sous-série 50 S : Chemins de fer : Personnel
 - 1 : Chemins de fer : Personnel : nominations, assermentations, emplois divers (1860-1875)
- Sous-série 51 S : Chemins de fer : alignements
 - 1 : Alignements (1862-1880)
- Sous-série 52 S : Ligne de chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis et chemin de fer FELL
 - 1 à 20 : Ligne du Rhône au Mont-Cenis (1860-1929)
 - 21 : Chemins de fer Fell (1864-1878)
 - 22 : *Idem*
- Sous-série 53 S : Chemins de fer de Moûtiers à Albertville
 - 2 : Projet
 - 3 : *Ibidem*
- Sous-série 54 S : Chemin de fer d'Albertville à Annecy
 - 1 : Affaires diverses (Faverges)
- Sous-série 55 S : Ligne de Moûtiers à Bourg-Saint-Maurice
 - 1 : Rapports au Conseil général
- Sous-série 56 S : Ligne Aix-les-Bains-Annecy, par Rumilly
 - 1 : Construction, plans
 - 3 : Correspondances
 - 4 : Gares
- Sous-série 57 S : Ligne de Saint-André-le-Gaz-Chambéry
 - 1 : Projet Fell
 - 2 : Projet Fell

Série Z : Sous-préfectures de la Savoie (1860-1970)

- Sous-série 3 Z : Sous-préfecture de Saint-Jean-de-Maurienne
88 : Modane, affaires diverses (1860-1890)

Archives départementales de Haute-Savoie

Série FS : Fonds sarde

- Sous-série 10 FS : Chemins de fer
62 : Projet d'un chemin de fer du Chablais (1854-1856)
175 : Projet de loi pour la construction d'une machine et d'un établissement hydraulique pour la percée des Alpes (1850) ; concours pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au-delà des Alpes (1852) ; chemin de fer de la Savoie, correspondance
292 : Chemin de fer Annecy-Genève (1851-1858)

Série J : Fonds privés

- Sous-série 11 J : Fonds Despine
436 : Lettres reçues de divers correspondants (1840-1858)
882 : *Ibidem*
1 048 : Dossier documentaire réuni par Despine : proposition d'E. Lachenal relatives au chemin de fer à travers le Mont-Cenis (1855)
1 084 : Projet de loi de voie ferrée de Turin à Chambéry
1 164 : Machine Sommeiller
1 165 : Chemin de fer Victor-Emmanuel
1 166 : Achat de locomotives
1 167 : Chemin de fer de Savoie
1 181 : Documents parlementaires sur la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel et extension du réseau de chemin de fer en Savoie, concessions de voies ferrées, etc.
1 191 : Rapport sur la percée des Alpes
1 194 : Documents parlementaires divers sur les chemins de fer
1 195 : *Ibidem*. Concession du chemin de fer d'Annecy à Genève, chemin de fer Victor-Emmanuel et tunnel sous les Alpes
1 252 : Documents divers sur les chemins de fer savoyards et piémontais
1 253 : *Ibidem*
1 254 : *Ibidem*

Série S : Travaux publics et transports, 1860-1840

- Sous-série 4 S : Chemins de fer
1 : Raccordement des lignes françaises et suisses avec le réseau des chemins de fer de la Haute-Savoie ; traversée des Alpes sous le Mont Blanc, études (1868-1894)
81 : Affiches, correspondances (1860-1919)
82 : Voies d'accès au Simplon et Petit-Saint-Bernard et affaires diverses (1861-1919)
86 : Police des gares, réglementation, affiches (1866-1878)
87 : Etudes et projets concernant différents tracés, correspondance et rapports, (1861-1877)

- 88 : Réseau PLM, police des gares, agréments des librairies (1861-1936)
- 89 : Exploitation : documents relatifs aux personnes, police des gares, tarifs, travaux (1861-1899)
- 90 : Ligne Annecy-Aix-les-Bains (1860-1880)
- 91 : Construction (1860-1880)
- 92 : Affaires diverses classées par communes
- 93 : *Ibidem*
- 94 : Construction ligne Annecy-Albertville (1860-1880)
- 117 : Ligne Annecy-Albertville
- 138 : Section Annemasse-Thonon-les-Bains, PLM, correspondance (1865-1879)
- 147 : Section Annemasse-Evian, correspondances (1878-1930)
- 157 : Chemin de fer de La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais
- 212 : Chemins de fer : instructions et circulaires (1854-1926)

Série M : Fonds de la préfecture de la Haute-Savoie (1860-1940)

- Sous-série 1 M : Administration générale du département
 - 128 : Inauguration de la statue de G. Sommeiller à Annecy (1884)
- Sous-série 10 M : Travail
 - 3 : Correspondances diverses de la préfecture
 - 36 : Grève des ouvriers travaillant à la construction du chemin de fer Annecy-Annemasse (1878)

Archives municipales de Chambéry

Série O : Administration communale

- 2 O 1 : chemin de fer

Archives municipales d'Aix-les-Bains

Série O : administration communale

- 2 O 1 : chemins de fer

Registres de délibérations municipales (1857-1867)

Archivio di Stato di Torino

Sezione corte

- Carte Cavour : correspondance
- Materie economiche : strade ferrate (1832-1858)
- Raccolte private : carte Cavour : carte amministrative, strade ferrate, « Vittorio Emanuele »

Sezioni riunite

- Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate

Série II :

Mazzo 2 : Linea della Savoia
Mazzo 3 : *Ibidem*
Mazzo 25 : Linea della Svizzera
Mazzo 43 : Strade ferrate Vittorio-Emmanuele
Mazzo 44 : *Ibidem*
Mazzo 45 : *Ibidem*
Mazzo 46 : *Ibidem*
Mazzo 47 : *Ibidem*
Mazzo 48 : *Ibidem*
Mazzo 56 : Tecnica
Mazzo 59 : Tecnica

- Archivi privati : Mella

- Carte topografiche e disegni : Ministero di Lavori Pubblici : strade ferrate : disegni vari ai progetti esecutivi del traforo del Frejus

Archives fédérales suisses

Feuille fédérale :

Vol. 1, cahier 13 : Extrait des délibérations du Conseil fédéral
Vol. 1, cahier 17 : Le président du Conseil de la Sardaigne, C. Cavour, au Président de la Confédération helvétique, 16 avril 1859
Vol. 1, cahier 19 : Message du Conseil fédéral à la Haute Assemblée fédérale concernant la position de la Confédération dans l'Etat actuel de l'Europe, 29 avril 1859
Vol. 1, cahier 20 : Extrait des délibérations de l'Assemblée fédérale, 5 mai 1859

Documents diplomatiques suisses :

Vol. 1, cahier 319 : Le Général G.-H. Dufour, au C Colonel F. Frey-Hérosé, Directeur militaire fédéral, 21 février 1859
Vol. 1, cahier 320 : Le général G.-H. Dufour au Colonel F. Frey-Hérosé, Directeur militaire fédéral, 4 mars 1859
Vol. 1, cahier 321 : Proposition du Chef du Département politique, J. Stämpfli, au Conseil fédéral, 4 mars 1859
Vol. 1, cahier 355 : Le Conseil fédéral aux Puissances signataires du Traité de Vienne, 18 novembre 1859
Vol. 1, cahier 368 : L'envoyé extraordinaire de Suisse à Turin, A. Tourte, au Président de la Confédération, F. Frey-Hérosé, 11 février 1860
Vol. 1, cahier 416 : L'envoyé extraordinaire de Suisse à Turin, A. Tourte au Conseil fédéral, 24 décembre 1860
Vol. 2, cahier 6 : Le ministre d'Italie à Berne, T. Mamiani, au Président de la Confédération, J.-M. Knüsel, 27 février 1866 ; annexe : Le Président du Conseil des Ministres d'Italie, A.-F. La Marmora, au Ministre d'Italie à Berne, 21 février 1866
Vol. 2, cahier 153 : Le ministre de Suisse à Florence, G.-B. Pioda, au Conseil fédéral, 16 août 1868

- Vol. 2, cahier 201 : Le ministre de Suisse à Paris, J.-C. Kern, au Conseil fédéral, 16 juillet 1869
- Vol. 2, cahier 438 : Le ministre de Suisse à Rome, G.-B. Pioda, au Président de la Confédération, E. Welti, 15 novembre 1872 ; annexe : Le Ministre de Suisse à Rome, G.-B. Pioda, au ministre italien des Affaires étrangères, E. Visconti-Venosta, 12 novembre 1872
- Vol. 3, cahier 28, Der schweizerische Legationssekretär in Paris, Ch. Lardy, an den Bundesrat, 29 novembre 1873

National Archives (Kew)

FO : Foreign Office

FO 67 : General Correspondence Sardinia (1781-1860)

-89 : Correspondance des chargés d'affaires de Sardaigne au secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères

Archives d'Etat de Genève

- Registres du Conseil fédéral (1855-1860)

Archives de la Banque de France

- Banque de Savoie : Création et comptes (1852-1865)

Compte-rendu de l'assemblée générale des actionnaires (1853)

Sources imprimées

Traversées alpines

ANGLADE (E.), *Le Saint-Gothard et le Simplon*, Bruxelles, Imp. de Ch. et A. Vanderauwera, 1870, 46 p.

BARMAN (M.), *Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier*, Neuilly, Imp. du Guiraudet, 1861, 68 p.

BESSO (B.), *Il Cenisio illustrato e descritto*, Torino, Mattiolo, 1871, 24 p.

BIGNAMI (E.), *Cenisio e Frejus*, Firenze, Barbera, 1871, 349 p.

BIGNAMI (E.), *La Percée des Alpes*, Paris, Hachette, et Cie, 1872, 320 p.

BONELLI (J.), *Projet d'un chemin de fer international à faibles pentes à travers les Apennins et les Alpes par la chaîne du Mont-Blanc*, Turin, Imp. franco-italienne, 1880, 56 p.

CASSONE, UBALDO, *Parole pronunziate alla presenza di S. M. Umberto I Re d'Italia nell'occasione della solenne inaugurazione del Monumento a Sommeiller, Grattoni e Grandis*, Torino, Candeletti, 1879.

CHARDON (A.), *Mont-Blanc ou Simplon*, Paris, A. Chaix et Cie, 1880, 29 p.

CONTE (P.), *Rapport sur le percement du grand tunnel des Alpes*, Paris, Dunod, 1863, 51 p.

CORONA (G.), *Mont-Blanc ou Simplon*, Roma, Capaccini, 1880, 28 p.

COUCHE (C.), *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer, ouvrage suivi d'un appendice sur les travaux d'art*, Paris, Dunod, 1873, 2 t.

DE STOCKALPER, *Les avantages du Simplon sous le rapport de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer*, Lausanne, G. Bridel, 1869, 72 p.

FLACHAT (E.), *De la traversée des Alpes par un chemin de fer*, Neuilly, Giraudet, 1859, 94 p.

FRESCO (C.), *La ventilazione della galleria del Moncenisio*, Torino, Til. Del Monitore delle strade ferrate, 1881, 27 p.

GRANDIS (S.), *Considerazioni tecniche ed economiche sul traforo delle Alpi*, Torino, Guadagnini, 1858, 58 p.

HELENE (M.), *Les Galeries souterraines*, Paris, Hachette, 1876, 352 p.

HUDRY-MENOS (M.), « Le Tunnel des Alpes », *Revue des deux mondes*, 15 février 1865.

HYMANS (L.), *Le Mont-Cenis et le Saint-Gothard*, Verviers, Gilon, 1882, 126 p.

LEGER (M.-A.), « Mont-Blanc ou Simplon », *Annales de la société d'agriculture. Histoire naturelle et Arts utiles de Lyon*, quatrième tome, 1881, p. 167-180.

MARTEAU (A.), *Le chemin de fer du Saint-Gothard et son influence sur les intérêts français. Rapport adressé à M. le ministre des Affaires étrangères*, Paris, Imp. de E. Capiomont et V. Renault, 1884, 14 p.

MAUS (H.), *Strada ferrata fra l'Italia e la Francia. Risposta alle osservazioni state fatte sulla convenienza, la scelta del tracciamento, ed i mezzi d'esecuzione della strada ferrata da Torino al confine francese presso il lago del Bourget*, Torino, Stamperia reale, 1850, 62 p.

MAUS (H.), PALEOCAPA (M.), *Rapport rédigé au nom de la commission chargée de l'examen des études du chemin de fer de Chambéry à Turin et de la machine de Maus proposée pour exécuter le tunnel des Alpes entre Modane et Bardonnèche*, Turin, Imp. Royale, 1850, 56 p.

MEDAIL (A.), *Les Merveilles du XIXe siècle. Histoire du percement des Alpes*, Turin, Candeletti, 1881, 181 p.

MEDAIL (J.), *Projet du percement des Alpes entre Bardonnèche et Modane*, 1841, 16 p.

MENABREA (L-F.), *Discours sur la loi du percement des Alpes, prononcé à la Chambre des députés, dans la séance du 26 juin 1857*, Turin, Borra, 1857.

NOBLEMAIRE (G.), *Rapport adressé à la compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, sur les travaux de percement du Mont-Cenis*, Neuilly, Imp. de Giraudet, 1861, 32 p.

PHILIPPE (J.), *Mont-Blanc ou Simplon ? Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Mont-Blanc au point de vue politique et stratégique : (À ce propos) note sur la prétendue neutralité de la Savoie du Nord*, Paris, A. Chaix, 1880, 28 p.

PIATTI (G-B.), *Proposta per la strada ferrata tra Susa e Modane di un nuovo sistema di propulsione e abbozzo di progetto pel traforo delle Alpi*, Torino, Castellazzo e Garetti, 1853, 52 p.

RICHARD (G.), *La Suisse et la voie ferrée des Alpes. Le Saint-Gothard, le Lukmanier, le Simplon*, Paris, Imp. de P. Dupont, 1870, 14 p.

ROUEN, « Chemin de fer du Mont-Cenis », *Journal des chemins de fer*, Turin, Imp. Royale, 20 avril 1850, 7 p.

ROUVRAY (A.), *Les chemins de fer des Alpes, Saint-Gothard, Simplon, Lükmanier et Splügen*, Paris, Luthier et compagnie, 1870, 24 p.

RÜEGG (H.), *Die Wirkungen der Gottardbahn*, Leipzig, 1891.

SOLDATI, (V.) « Commemorazione del Socio Commendatore Enrico Mella », *Atti della società delli ingegneri e degli industriali di Torino*, 1875, p. 6-10.

SOMMEILLER (G.), *Risposta dell'ingegnere Sommeiller alle accuse mosse dal signor G. B. Piatti contro gli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller*, Torino, Botta, 1857, 60 p.

SOMMEILLER (G.), *Traforo delle Alpi tra Bardonnèche e Modane. Relazione de la direzione tecnica alla direzione generale delle strade ferrate dello stato*, Torino, Tip. Ceresome e Panizza, 1863, 113 p.

Trafore delle Alpi tra Bardonnèche e Modane : relazione della direzione tecnica alla direzione generale delle strade ferrate dello strato, Torino, Ceresole e Panizza, 1863, 113 p.

VAUTHIER (L.-L.), *Le Percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France*, Paris, A. Lechevalier, 1874, 88 p.

Aspects techniques du chemin de fer

AGUDIO (T.), *Aux intéressés au chemin de fer du Saint-Gothard. Mémoire et propositions pour l'application du système Agudio aux rampes d'accès et à la traversée du grand tunnel des Alpes*, Turin, Vincent Bona, 1876, 45 p.

AGUDIO (T.), *Sistemi Agudio e Fell e sulle ferrovie di Superga e del Monginevro*, Roux e Favale, Torino, 1885.

CHEVALIER (M.), *Exposition internationale de 1867. Rapports du jury international*, Paris, Imp. de Paul Dupont, 1868, 13 vol.

COLLADON (D.), *Souvenirs et mémoires : autobiographie*, Genève, 1893, Aubert-Schuchardt, 636 p

DE BEAUMONT (E.), *Notes sur les roches qu'on a rencontrées dans le creusement du tunnel des Alpes occidentales, entre Modane et Bardonnèche*, Paris, Gauthier-Villars, 1871.

DE MORTILLET (G.), *Géologie du tunnel de Fréjus ou percée du Mont-Cenis*, Annecy, Imp. A. Perrissin et Company, 1872, 16 p.

DUMONT (J.-B.), *Les grands travaux du siècle*, Paris, Hachette, 1891, 483 p.

Exposition universelle de 1867 à Paris. Guide général ou Catalogue indicateur de Paris, indispensable aux visiteurs et aux exposants, Paris, Imp. Jules Bonaventure, 331 p.

FELL (J.-B.), *A Paper read at the meeting of the British association for the advancement of science, held at Nottingham, august, 1866, on locomotive engines and carriages on the centre-rail system, for working on steep gradients and sharp curves, as employed on the Mont Cenis railway*, Ulverston, Advertiser office, 1866, 20 p.

FIGUIER (L.), *Les Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes. Volume 1 : Machines à vapeur, bateaux à vapeur, locomotives et chemins de fer*, Paris, Furne Jouvot et Compagnie, 1868, 743 p.

FIGUIER (L.), *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884, 644 p.

Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des ingénieurs civils, Paris, Société des ingénieurs civils, 1865, vol. 18, 560 p.

« Notes sur le système de locomoteur pour gravir les fortes rampes, imaginé par M. Agudio », *Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale*, t. 16, n° 195, mars 1869, p. 48-58.

Transports en Savoie et dans les territoires voisins

BARD (J.), *Chemin de fer de Lyon à Genève*, Bourg, Milliet Bottier, 1858.

BARILLON (M.), *Utilité et tracé d'un chemin de fer de Lyon à Genève, Grenoble et Chambéry*, Lyon, 1845.

BOURGAIN (E.), *A MM. les membres du Conseil général de la Savoie. Pétition de E. Bourgain pour demander la prolongation de la ligne du chemin de fer de St-André-le-Gaz au Pont-de-Beauvoisin jusqu'au Gué-des-Planches et à Chambéry*, Chambéry, Imp. de Ménard, 1873, 4 p.

BRETTMAYER (A.), *Archives de la navigation à vapeur sur le Rhône*, Paris, Guillemin, 1883, 2 vol.

CARNOT (S.), *Projet de loi ayant pour objet l'approbation d'un traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon pour l'exploitation de la section du chemin de fer de Thonon au Bouveret (Suisse) comprise entre Saint-Gingolph (France) et le Bouveret (Suisse)*, Paris, A. Quantin, 1886, 13 p.

CARRET (J.), *Chemin de fer départemental de la Savoie : percement de la montagne de l'Epine : ligne de St Genix d'Aoste à Chambéry par Belmont et le lac d'Aiguebelette*, 1871, 24 p.

CAVOUR (C.), « Della strada di ferro da Ciamberi al lago di Bourget e della navigazione a vapore su quel lago e sul Rodano », *Gazzetta Piemontese*, décembre 1839.

CHALLET-VENEL (J.), *Chemin de fer de Genève-Annemasse*, 1874, 50 p.

Chemin de fer d'Annemasse à Annecy, Annecy, Impr. de Louis Thésio, 1870, 4 p.

Chemin de fer de La Roche à Chamonix, Aix-les-Bains, Imp. de Bachet, 1874.

CLAPEYRON (E.), LAME (G.), FLACHAT (E.), FLACHAT (S.), *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, Paris, Imp. de Everat, 1832, 336 p.

Considérations générales et sommaires sur le chemin de fer d'Italie, Lyon, Imp. de J. Migon, 1858.

COSTA DE BEAUREGARD (C.-A.), GRANGE (H.), *Proposition de loi concernant les conventions intervenues entre l'Etat et les compagnies de chemin de fer Victor-Emmanuel et Paris-Lyon-Méditerranée*, Versailles, Imp. de Cerf, 1872, 3 p.

CUCHEVAL-CLARIGNY (A.), « Les chemins de fer italiens. I. La formation des réseaux et les premières conventions », *Revue des Deux Mondes*, t. 64, 1884, p. 72-105.

DE LIZARANZU, *La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel devant ses actionnaires, depuis 1853 jusqu'à nos jours, 1^{er} janvier 1867*, Paris, 1867, 64 p.

GERMAIN, *Chemin de fer d'Annemasse à Annecy*, Annecy, L. Thésio, 1870, 6 p.

M. Charles Laffitte et la Compagnie du chemin de fer de Savoie, Lyon, Nigon, 1854, 40 p.

Mémoire pour M. Charles Laffitte ayant été président du Conseil d'administration des chemins de fer Victor-Emmanuel défenseur contre M. Lecomte et M. Roux-Mollard demandeurs, Paris, Imp. Poitevin, 1869, 55 p.

MENOU, *Monsieur Charles Laffitte et la compagnie du chemin de fer de Savoie*, Lyon, Imp. Nigon, 1854, 40 p.

PARENT (N.), *Chambéry et le chemin de fer*, Chambéry, Imp. du gouvernement, 1852.

PARENT (N.), *Chemin de fer de l'Espine*, Chambéry, Imp. du gouvernement, 1871, 37 p.

PENET (P.), *Réseau de chemin de fer entre la France, l'Italie et la Suisse*, Lyon, 1852, 32 p.

PETETIN (A.), « Du rôle politique des chemins de fer », *Revue indépendante*, 1844, XIII, p. 434-456.

PETITTI (C.I.), *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Capolago, Tipographia Helvetica, 1846, 652 p.

PERDONNET (A.), *Traité élémentaire des chemins de fer. Tome quatrième*, Paris, Garnier frères, 1865, 868 p.

PICARD (A.), *Les chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. I, Période antérieure au 2 décembre 1851*, Paris, J. Rothschild, 1884.

PICARD (A.), *Les chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. II, Période du 2 décembre 1851 au 4 septembre 1870*, Paris, J. Rothschild, 1884.

PICARD (A.), *Les chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. III, Période du 4 septembre au classement de 1879*, Paris, J. Rothschild, 1884.

PINONDEL DE LA BERTOCHÉ (H.), *Compagnie franco-piémontaise. Chemin de fer de la Savoie, du Mont-Cenis aux frontières de la France et de la Suisse*, Paris, Imp. de Giraudet et Jouaust, 1852, 46 p.

PONCET, « Mémoire sur les chemins de fer en Savoie », Association Florimontane, séance du 5 mars 1852.

Réflexions adressées par les actionnaires à MM les députés du corps législatif, Chambéry, Imp. A. Pouchet et Cie, 1867, 16 p.

REYRE (C.), *Mémoire sur le chemin de fer d'Italie*, Lyon, Nigon, 1852, 30 p.

ROUFFIAC (de), *Convention entre la ligne de chemin de fer de Lyon à Genève et la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel pour l'extension de la section de Culoz au Rhône et pour l'usage de la gare de Culoz*, Paris, Imp. de P. Dupont, 1858, 15 p.

Enjeux politiques et économiques en Savoie

BERTET (A.), *La Savoie dans la balance politique de l'Europe*, Grenoble, Maisonville et Jourdan, 1860, 46 p.

BERTIER (C.), *La Savoie doit-elle être française ?*, Paris, Dentu, 1859, 1859, 31 p.

BORSON (F.-F.), *Etude sur la frontière du Sud-Est, depuis l'annexion à la France de la Savoie et du comté de Nice*, Paris, Dumaine, 1870.

BRUNIER (L.), *La Savoie en 1848*, Saint-Jean-de-Maurienne, Héritier Buisson, 1848, 26 p.

CHIRON (M.), *Essai sur la politique commerciale et agricole de la Savoie dans les rapports futurs avec les chemins de fer*, Chambéry, 1845, 29 p.

Conférence intergouvernementale, *Négociations entre la France et la Suisse : régime douanier entre le Canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, raccordements de chemins de fer : procès-verbaux*, Paris, Imp. nationale, 1881, 106 p.

DE GONZENBACH (A.), *La Suisse et la Savoie considérées dans leurs relations de neutralité*, Lausanne, A. Delafontaine, 1860, 176 p.

DEPOISIER (J.), *Les intérêts politiques et matériels de la Savoie*, Paris, Lecoffre et Cie, 1849, 56 p.

JACQUIER-CHATRIER (J.), *Lettres sur les traités de commerce de la France avec la confédération helvétique et sur les chemins de fer de la Haute-Savoie*, Annecy, Charles Burdet, 1870, 42 p.

JOUSSERANDOT (L.), *Les chemins de fer de la Haute-Savoie et la zone : lettre ouverte à M. Jules Philippe*, Genève, Imp. Ramboz et Schuchardt, 1870, 12 p.

La Vérité vraie sur la question de la Savoie. Ubi libertas, ibi patria, Annecy, imp. de Joseph Prévost, 1860, 34 p.

Mémoire sur les rapports entre la Suisse et la Savoie neutralisée, Berne, Imp. de J.-A. Weingart, 1859, p. 29 p.

Débats parlementaires, actes et publications officiels

Annales du sénat et du corps législatifs, Paris, A l'administration du *Moniteur universel*, 1866-1886.

Atti della camera dei deputati, Turin, Imp. royale, 1847-1860.

Atti parlamentari dello Senato, Turin, Imp. royale, 1847-1860.

Comptes rendus des délibérations du Conseil divisionnaire de Chambéry, Chambéry, Imp. du Gouvernement, 1852-1853, 2 vol.

Délibération du Conseil divisionnaire de Chambéry sur le tunnel pour le chemin de fer de Chambéry en France prise dans sa séance du 23 novembre 1852, 1852.

DUVERGIER (J.), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat*, Paris, Imp. de C. Bonnet et Cie, 1860-1884, 24 vol.

Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, publiée par ordre de S. Exe. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, Paris, Imp. Impériale, 1858.

Hansard's Parliamentary Debates, London, Cornelius Buck, 1859-1860.

Législation internationale des transports de marchandises par chemin de fer. Commentaire du projet de convention rédigé par la conférence internationale de Berne du 21 septembre au 10 octobre 1881, Paris, Sandoz et Thuillier, 1882.

Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer, Paris, Imp. nationale, 1868-1886.

Ministère des Affaires étrangères, Négociations entre la France et la Suisse. Régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie. Raccordements de chemin de fer. Procès-verbaux, Paris, Imp. Nationale, 1881, 106 p.

Ministère des Travaux publics. Bureau de la statistique des chemins de fer. Documents relatifs à la construction et à l'exploitation, Paris, Imp. nationale, 1872.

Procès-verbaux de la seconde conférence internationale pour l'unité technique des voies ferrées, Berne, Imp. K.-J. Wyss, 1886, 79 p.

Rapports et délibérations du Conseil général de la Haute-Savoie, Annecy, Conseil général de la Savoie, 1861-1885.

Rapports et délibérations du Conseil général de la Savoie, Aix-les-Bains, Conseil général de la Savoie, 1861-1885.

Statistique des chemins de fer de l'Europe pour l'année 1882 et résultats généraux de cette statistique pour l'exercice 1883. Publiée par la commission internationale pour la statistique, Vienne, A. Hoelder, 1885.

Correspondances, écrits et discours de Camille Cavour

BOGGE (A.) (a cura di.), *Camille Cavour. Diari (1833-1856)*, Roma, Pubblicazioni di degli archivi di stato, 1991, 3 t.

CAVOUR (C.), *Des chemins de fer en Italie*, Paris, Imp. de Plon frères, 1846, 36 p.

MAYOR (E.) (éd.), *Nuove lettere inedite del conte Camillo di Cavour*, Torino, L. Roux, 1895, 634 p.

PISCHEDDA (C.), SARNICELLI (M.-L.) (a cura di), *Camillo Cavour. Epistolario*, Florence, 1962-2012, 21 vol.

Guides et récits de voyage

CARRO (A.-E), *Les voyages lointains d'un bourgeois désœuvré : au-delà des monts, de Paris à Venise, de Venise à Naples, de Naples à Paris*, Paris, Durand, 1864, p. 248.

Cook's Continental Time Tables and Tourist's Hand Book, Thomas Cook and Son, London, 1873, réed. 2013, 149 p.

Cook's Tourist's Handbook for Northern Italy, London-Paris-Rome-New-York, Thomas Cook and Son, 1875, 347 p.

COVINO (A.), *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1872, 174 p.

COVINO (A.), *De Turin à Chambéry ou les vallées de la Doria Riparia et de l'Arc et le tunnel des Alpes Cottiennes*, Turin, L. Beuf, 1872, 195 p.

DE MORTILLET (G.), *Le guide de l'étranger dans les départements de Savoie et de Haute-Savoie*, Chambéry, 1861, 479 p.

DESPINE (B.), *Indicateur d'Aix-les-Bains*, Paris, Victor Masson et fils, 1867, 72 p.

FORESTIER (A.), *Nouveau guide-pratique médical et pittoresque aux eaux d'Aix en Savoie, ou le Vade-mecum du baigneur et du touriste*, Chambéry, Imp. du gouvernement, 1858, 142 p.

GASTINEAU (B.), *La Vie en chemin de fer*, Paris, Dentu, 1861, 141 p.

GOUMAIN-CORNILLE (A.), *La Savoie, le Mont-Cenis et l'Italie septentrionale : voyage descriptif, historique et scientifique*, Paris, A. Durand, 1866, 422 p.

Guide officiel des chemins de fer de la Haute-Italie, Paris, Lubin, 1876, 701 p.

JOANNE (A.), *Collection des guides Joanne. Guides diamant. Dauphiné et Savoie*, Paris, Hachette, 1878, 3^e édition.

JOANNE (A.), JOANNE (P.), *Itinéraire général de la France : Jura et Alpes françaises, Lyonnais, Dauphiné, Savoie*, Paris, Hachette, 1882, 2 vol.

LEGRAND (M.), *Aix-les-Bains, Marlioz et leurs environs, nouveau guide médical et pittoresque*, Paris, Hachette, 1876, 4^e édition, 112 p.

L'indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et lignes en correspondance. Contenant les services officiels et la description des principales localités du réseau, Paris, A. Chaix et Cie, n° 524-612, 1871-1880.

MURRAY (J.) (éd.), *Manuel du voyageur en Suisse et dans les Alpes de la Savoie et du Piémont*, Paris, L. Maisson, 1844, 586 p.

Nouveau guide en Italie, Paris, N. Chaix, 1864, 504 p.

QUINSONAS, *De Lyon à Seyssel. Guide historique et pittoresque du voyageur en chemin de fer. Promenade dans l'Ain par un Dauphinois*, Lyon, Imp. Louis Perrin, 1858, 785 p.

TISSOT (A.), *De Paris à Magenta : simples notes de voyage*, Paris, Dentu, Lisieux, Renault, 1865, 359 p.

VERNE (J.), *Voyage au centre de la Terre*, Paris, J. Hetzel, 1864, 335 p.

VILLEMOT (A.), *La vie à Paris : chroniques du Figaro*, Paris, Hetzel, M. Levy frères, 1858, 2 vol.

WHYMPER (E.), *Escalades dans les Alpes de 1860 à 1869, traduit de l'anglais par A. Joanne*, Paris, Hachette, 1873, 432 p.

Aspects économiques

AYCARD, *Histoire du Crédit mobilier, 1852-1867*, Paris, Librairie internationale ; Bruxelles, A. Lacroix, Verboecheven et Cie, 1867, 584 p.

CHEVALIER (M.), *Religion saint-simonienne. Politique industrielle. Système de la Méditerranée*, Paris, Bureaux du globe, 1832, 150 p.

YRIARTE (C.), *Les Cercles de Paris, 1828-1864*, Paris, Librairie parisienne : Dupray de La Mahérie, 1864, 311 p.

Aspects politiques et militaires

Campagne de l'empereur Napoléon III en Italie 1859. Rédigée au dépôt de la guerre d'après les documents officiels par les ordres de son excellence le maréchal comte Randon, 1860-1861, Paris, librairie militaire, 3 édition, 1865, 597 p.

CIBRARIO (L.), *Précis historique des ordres militaires et religieux de Saint Lazare et de Saint Maurice avant et après leur réunion*, Lyon, Louis Perrin, 1860.

CLARETIE (J.), *Histoire de la révolution de 1870-1871*, Paris, Nouvelle édition, 1877, vol. 1, 807 p.

Journaux et revues :

Journaux savoyards

Courrier de Savoie
Gazette de Savoie
Journal de Savoie
L'Arroseur arrosant Chambéry
Le Bons sens
Le Carillon
L'Echo du Mont-Blanc
Le Constitutionnel savoisien
Le Parterre
Le Patriote savoisien
L'Indicateur de la Savoie

Journaux piémontais

Gazzetta del popolo
Gazzeta piemontaise
Il Fischietto
Il giornale illustrato
La Nuova Torino
Pasquino

Journaux nationaux français

Figaro
Journal des débats
Journal officiel
La Presse illustrée
Le Charivari
Le Monde illustré
Le Pays. Journal de l'Empire
La Revue nouvelle
L'Illustration, journal universel
L'Illustration européenne

Le National
L'Univers illustré
Moniteur universel
Revue des deux mondes

Journaux régionaux et départementaux français

Gazette de Lyon
Journal de Lyon
L'Impartial dauphinois
Le Journal de l'Ain
Paris-journal

Journal suisse

Le Journal de Genève

Journaux anglais

The Illustrated London news
Times

Journal américain

Harper's new monthly magazine

Journaux scientifiques, techniques et spécialisés sur les chemins de fer

Annales des mines
Annales industrielles
Annales des ponts et chaussées
Bulletin de la Société de l'industrie minérale
Bullettino delle strade ferrate
Journal des chemins de fer
L'Année géographique
L'Industrie
Monitore delle strade ferrate
Nouvelles annales de la construction

Journaux de vulgarisation scientifique

L'Année scientifique et industrielle ou exposé annuel des travaux scientifiques, des inventions et des principales applications de la science à l'industrie et aux arts, qui ont attiré l'attention publique en France et à l'étranger
La Nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie
L'Ami des sciences

Tables

Table des figures

Introduction

Figure 1. La Savoie, un entre-deux géopolitique (1814-1880), (E. Cottet Dumoulin, août 2013).....15

Chapitre 1

Figure 2. Les projets de percées ferroviaires dans les Alpes suisses et occidentales : compétitions commerciales, tensions géopolitiques et filiations réticulaires (1850-1857), (E. Cottet Dumoulin, août 2013).....79

Chapitre 2

Figure 3. La Compagnie Victor-Emmanuel, des Alpes en Méditerranée : trajectoire et signification de la mise en place du chemin de fer en Savoie (E. Cottet Dumoulin, août 2013).....149

Chapitre 3

Figure 4. Etat du chemin de fer en Savoie en 1888 (E. Cottet Dumoulin, septembre 2013)..... 210

Chapitre 6

Figure 5. Evolution de l'organisation modale entre Paris/Lyon et Turin (1857-1879), (E. Cottet Dumoulin, septembre 2013).....397

Table des illustrations

Introduction

Document 1. « L'inauguration de la galerie du Mont-Cenis – Réalité et fantaisie de Teja », *Pasquino*, 17 septembre 1871 (document conservé aux Archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781).....11

Chapitre 1

Document 2. *Le Charivari savoyard*, 14 août 1853 (document conservé aux Archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote PER 310).....57

Chapitre 2

Document 3. Première de couverture du rapport du conseil d'administration de la Compagnie Savoyarde, 1839 (document conservé aux Archives départementales de la Savoie sous la cote 29 F 7).....121

Document 4. « Nouvelle consolante », *Le Carillon*, 3 avril 1853 (document conservé à la bibliothèque municipale de Chambéry).....146

Chapitre 4

Document 5. Machine perforatrice Bartlett, à vapeur et à air comprimé (L. FIGUIER *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884, p. 99).....243

Document 6. « Qui ha forato il Frejus », *Pasquino*, 17 septembre 1871 (document conservé aux Archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781).....248

Document 7. « Questa volta non diranno ch'io non so fare che buchi nell'acqua ! », *Il Fischietto*, 5 septembre 1857 (document conservé à la Biblioteche civiche torinesi).....253

Document 8. Plan des abords de l'entrée nord du tunnel du Mont-Cenis à Modane en 1857 (document conservé aux archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 10 FS 175).....256

Document 9. Plan des abords de l'entrée sud du tunnel du Mont-Cenis à Bardonnèche en 1857 (document conservé aux archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 10 FS 175).....257

Document 10. « Aspect des travaux à l'intérieur du tunnel du Mont-Cenis », *L'Univers illustré*, 1869 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....262

Document 11. Suicide d'un ouvrier sur le chantier du tunnel du Mont-Cenis (L. Figuiet *Les Merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes. Volume 1 :*

Machines à vapeur, bateaux à vapeur, locomotives et chemins de fer, Paris, Furne Jouvet et Compagnie, 1868, p. 168).274

Document 12. Première de couverture du guide publié par A. Covino en 1871 représentant le portail du tunnel du Mont-Cenis du côté de Bardonnèche (A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1871, 174 p).....284

Document 13. Dernière page du guide publié par A. Covino en 1871 représentant le portail du tunnel du Mont-Cenis du côté de Modane (A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1871, 174 p).....284

Document 14. Coupe géologique du massif du Fréjus publié dans A. COVINO, *Da Torino à Chambéry, ossia le valli della Dora Riparia e dell'Arc e la galleria delle Alpi Cozie*, Torino, L. Beuf, 1871.....285

Chapitre 5

Document 15. Dessin de la façade du bâtiment voyageurs de la gare de Chambéry en 1854 (G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, 2010, 149 p, très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).....321

Document 16. Dessin d'une des halles de marchandises à la gare de Chambéry en 1854 (G. JENNY, *Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire*, 2010, 149 p, très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).....322

Document 17. Carte postale de la gare d'Aix-les-Bains à la fin des années 1860 (collection H. Billiez).....325

Document 18. Dessin d'une voiture de première classe de la Compagnie Victor-Emmanuel (in L.-M. VILAIN, *L'évolution du matériel moteur roulant de la compagnie Paris Lyon Méditerranée des origines (1857) à la SNCF (1938)*, Paris, Ed. Vincent Fréal et Cie, 1971, p. 443).....336

Document 19. Gravure du pont ferroviaire sur le Rhône publiée dans QUINSONAS, *De Lyon à Seyssel. Guide historique et pittoresque du voyageur en chemin de fer. Promenade dans l'Ain par un Dauphinois*, Lyon, Imp. Louis Perrin, 1858, 785 p (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....349

Document 20. Dessin des têtes monumentales prévues sur les culées de chaque côté du pont (collection La Vie du Rail).....350

Documents 21 a et b. Dessin du système Fell avec un rail central plus élevé de 18 centimètres par rapport aux deux autres (C. COUCHE, *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer, ouvrage suivi d'un appendice sur les travaux d'art*, tome 2, Paris, Dunod, 1873.).....352

- Document 22.** Première locomotive Fell construite en 1863. La coupe transversale montre les mécanismes moteurs des roues verticales et horizontales (dans P.-J.-G. Ramson, *The Mont Cenis Fell railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999, p. 19, conservé à la National Library of Scotland).....353
- Document 23.** Partage de la route du Mont-Cenis entre le chemin de fer Fell et la diligence, *Nouvelles annales de la construction*, juin 1867.....355
- Document 24.** « Locomotive employée sur le chemin de fer du Mont-Cenis », *L'Univers illustré* 1867 (Histoire des chemins de fer en Savoie, catalogue d'exposition, Chambéry, Musées de Chambéry, 1977, 34 p).....361
- Document 25.** « Le chemin de fer du Mont Cenis. Montée de Lanslebourg » (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....361
- Document 26.** « La montée » et « La descente », *La nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 1873.....362
- Document 27.** « *Amenita dei stagione* », *Il Fischietto*, 1869 (document conservé à la Biblioteche civiche torinesi).....364

Chapitre 6

- Document 28.** Projet d'uniforme pour un inspecteur de la Compagnie Victor-Emmanuel en 1858 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....384
- Document 29.** Diligences en correspondance avec le chemin de fer à Saint-Michel-de-Maurienne dans les années 1860 (L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884, p. 8).....394

Chapitre 7

- Document 30.** « L'épidémie de choléra », *L'arrosoir arrosant Chambéry*, 1^{er} juillet 1884 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....467
- Document 31.** H. DAUMIER, « En chemin de fer. Seul moyen de faire avec sécurité un voyage d'agrément », *Le Charivari*, 3 septembre 1864 (dans J. ARMINGEAT, *Honoré Daumier, Les Transports en commun*, Paris, Editions Vilo, 1976, p. 41).....469

Chapitre 8

- Document 32.** Emplacement de la nouvelle gare d'Aix-les-Bains projetée par la compagnie du PLM en 1862 (échelle 1/10 000) (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la cote 56 S 4).....500

Document 33. Plan de la ville de Chambéry en 1862 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....	518
Document 34. Plan de la ville de Chambéry en 1869 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....	519
Document 35. Plan de la ville de Chambéry en 1878 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....	519
Document 36. Plan de la ville de Chambéry en 1885 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....	520
Document 37. Plan de la ville de Chambéry en 1888 (document conservé à la Bibliothèque municipale de Chambéry).....	520
Document 38. « Arrivée des troupes françaises en gare de Chambéry », <i>L'Illustration</i> , 7 avril 1860 (document conservé au Musée Savoisien, Chambéry).....	521
Document 39. Plan de la ville d'Aix-les-Bains en 1885 (document conservé aux archives municipales d'Aix-les-Bains).....	524
Document 40. Projet d'implantation de la gare sur la commune de Modane réalisé en 1868 par la Compagnie du PLM (échelle 1/10 000 ^e) (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la cote FS 3654).....	527

Chapitre 9

Document 41. « Inauguration du chemin de fer Victor-Emmanuel. Première explosion de la mine, pour la perforation du Mont-Cenis », <i>L'Illustration</i> , 1857 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	548
Document 42. « Il traforo del Alpi. Impressioni di Teja », <i>Pasquino</i> , 17 septembre 1871 (document conservé aux archives départementales de la Haute-Savoie sous la cote 11 J 1781).....	551
Documents 43 a et b. « Illuminations dans Turin pour les fêtes d'inauguration du tunnel du Mont-cenis », <i>The Illustrated London News</i> , 7 octobre 1871.....	555
Document 44. « L'arrivée du train inaugural à Bardonnèche », <i>L'Univers illustré</i> , octobre 1871.....	558
Document 45. « L'arrivée du train inaugural à Bardonnèche », <i>L'Illustration européenne</i> , 14 octobre 1871.....	558
Document 46. « Inauguration du tunnel du Cenis », <i>La Gazzetta del popolo</i> , 17 septembre 1871.....	559
Document 47. « L'armée française passant le Mont-Cenis », <i>Le Monde illustré</i> , 1859 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	571

Document 48. Plan des installations de la gare de Culoz en 1858 (document conservé aux Archivio di Stato di Torino, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 44).....	588
Document 49. Plan des installations ferroviaires de la gare de Culoz (document conservé aux Archivio di Stato di Torino, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate série II mazzo 44).....	588
Document 50. Plan des bâtiments et terrain militaires à Modane, 1886 (document conservé aux archives départementales de la Savoie sous la côte 52 S 18).....	596

Table des photographies

Chapitre 4

Photographie 1. Signal d'alignement sur la Pointe d'Arrondaz à 2 525 mètres d'altitude (E. Cottet Dumoulin, septembre 2012).....	258
Photographie 2. Reste du signal s'alignement sur la Pointe du Fréjus (K. Sutton, août 2013).....	259
Photographie 3. Signal utilisé pour le positionnement du théodolite dans l'observatoire (K. Sutton, août 2013).....	259
Photographie 4. Observatoire à Fourneaux en face de l'entrée de la galerie d'exploitation (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	260
Photographie 5. Armature en bois utilisée pour consolider le tunnel du Mont-Cenis au fur et à mesure de l'avancée (collection du Museo forte Bramafam à Bardonnèche).....	261
Photographie 6. Ouvriers occupés à la manutention d'une des perforatrices (S. SACCO, <i>Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana</i> , Borgone Susa, Edizioni del Graffio, 2012, p. 100).....	265
Photographie 7. Atelier des compresseurs à colonnes à Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	267
Photographie 8. Construction de l'atelier des compresseurs à colonnes à Modane (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).248	
Photographie 9. Entrée de la galerie de préparation à Fourneaux (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	267
Photographie 10. Entrée de la galerie préparatoire à Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	269
Photographie 11. Vue du chantier supérieur à Fourneaux (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	270
Photographie 12. Logements des ouvriers employés sur le chantier du tunnel du Mont-Cenis du côté de Bardonnèche (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....	276
Photographie 13. Statue de Germain Sommeiller à Saint-Jeoire-en-Faucigny (E. Cottet Dumoulin, juin 2013).....	289
Photographie 14. Statue de Germain Sommeiller à Annecy (E. Cottet Dumoulin, juin 2013).....	290
Photographie 15. Buste de Germain Sommeiller érigé sur le premier quai de la gare de Modane (K. Sutton, janvier 2009).....	291

Photographie 16. Monument érigé à la gloire de Joseph Médail (K. Sutton, juin 2012).....	292
Photographie 17. Monument en l'honneur de G. Sommeiller, S. Grandis et S. Grattoni érigé sur la place du Statuto à Turin (E. Cottet Dumoulin, décembre 2011).....	294
Photographie 18. Portail monumental de Modane au début des années 1990 (R. Ratel, début des années 1990).....	295
Photographie 19. Portail de Bardonnèche (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).....	296
Photographie 20. Frise du portail monumental de Modane : le reflet des enjeux géopolitiques du tunnel (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).....	297
Photographie 21. De gauche à droite : blasons de Brindisi, Gênes et Turin (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).....	298
Photographie 22. De gauche à droite : blasons de Rome, Chambéry et Paris (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).....	298
Photographie 23. Blasons de Lyon, Saint-Jeoire et Calais (E. Cottet Dumoulin, juin 2011).....	298

Chapitre 5

Photographie 24. Photographie de la gare de Chambéry en 1884 (G. JENNY, <i>Chambéry : une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives : une histoire</i> , 2010, 149 p, très probablement issu des archives de la Compagnie Victor-Emmanuel conservées un temps à la gare de Chambéry et aujourd'hui disparues).....	324
Photographie 25. Locomotive des ateliers Cockerill construite en 1855-1856 (photographie de la fin des années 1870) (collection H. Billiez). 328	
Photographie 26. Locomotive des ateliers Fairbairn construite en 1856-1858 (photographie de la fin des années 1870) (collection H. Billiez).....	331
Photographie 27. Locomotive construite en 1856-1858 par les ateliers Gouin des Batignolles (années 1880) (collection H. Billiez).....	331
Photographie 28. Locomotive de type 040 des ateliers Beugnot utilisée sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis (collection H. Billiez).....	332
Photographie 29. Locomotive Engerth utilisée sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis (photographie prise en 1900) (collection H. Billiez).....	333
Photographie 30. Locomotive « Bourbonnais » utilisée sur toutes les lignes de Savoie et de Haute-Savoie (photographie prise en 1903) (collection M. Mestrallet).....	334
Photographie 31 a. Entrée du tunnel ferroviaire de Brison du côté de Culoz (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).....	341

Photographie 31 b. Entrée du tunnel ferroviaire de du côté d'Aix-les-Bains (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).....	341
Photographie 32. Entrée du tunnel de la Madeleine (côté d'Aix-les-Bains) entre La Chambre et Saint-Jean-de-Maurienne (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	342
Photographie 33. Entrée du tunnel de La Chapelle (côté d'Aix-les-Bains) entre (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	343
Photographie 34. Entrée du tunnel de la grande muraille (côté de Modane) entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne édifié en 1870 (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	343
Photographie 35. Le pont-cage sur l'Isère à Cruet construit par la Compagnie Victor-Emmanuel (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	345
Photographie 36. Morceau de travée du tablier à voie unique en fer puddlé du pont ferroviaire sur le Rhône, conservé par la commune de Vions (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).....	348
Photographie 37. Culée du pont ferroviaire sur le Rhône rive gauche (E. Cottet Dumoulin, juillet 2013).....	348
Photographies 38 a et b. Galeries artificielles en bois et en tôle au Piano San Nicolao (dans E. PIERI, <i>La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale</i> , Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, p. 35.).....	356
Photographie 39. Vestiges actuels des ouvrages Fell sur les versants du col du Mont-Cenis (E. Cottet Dumoulin, mai 2013).....	357
Photographie 40. Locomotive Fell sur le chemin de fer du Mont-Cenis en 1870 (collection R. Chemin).....	358
Photographie 41. Convoi Fell comprenant trois voitures de voyageurs et un fourgon à Grand'Croix (collection R. Chemin).....	359
Photographie 42. Photographie d'une voiture de première classe du chemin de fer Fell. La photographie a été prise une fois le rachat d'une partie du matériel roulant par la compagnie de chemin de fer de Lausanne à Echallens, comme l'indique le signe peint à gauche (dans E. PIERI, <i>La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale</i> , Sant'Ambrogio, Susalibri, 1996, p. 48).....	360
 Chapitre 8	
Photographie 43. Extérieurs de la gare de Chambéry à la fin des années 1880 (collection rail.savoie.fr).....	523
Photographie 44. Etalement urbain de la commune de Saint-Michel-de-Maurienne le long de la voie ferrée, 1870 (S. SACCO, <i>Fell. Il sistema che permise di valicare il Moncenisio in ferrovia</i> , Borgone Susa, Ediziono del Graffio, 2010, p. 82).....	525

Photographie 45. Vue de Fourneaux en 1870 (document conservé au Musée savoisien, Chambéry).....528

Photographie 46. Vue de la gare de Modane en construction en 1870 (R. RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Roux, 1997, p. 103.).....529

Chapitre 9

Photographie 47. Tente installée à proximité de l'entrée sud du tunnel pour recevoir le banquet de 1 300 couverts organisé lors de la fête d'inauguration le 17 septembre 1871 (C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo : la storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa, Melli, 1998, p. 130).....553

Photographie 48. Médaille offerte à l'occasion de l'inauguration du tunnel du Mont-Cenis (S. GARZARO, *Fréjus. La ferrovia da Torino a Modane e Chambéry*, Torino, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2007, p. 50).....554

Photographies 49 a et b. Matérialisations de la frontière entre la France et l'Italie au milieu du tunnel du Mont-Cenis (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti).....585

Photographie 50. Ancien bâtiment international partagé par les services des compagnies Victor-Emmanuel et PLM et par les services de douanes françaises et sardes à Culoz. Ce bâtiment a été démoli en 2009 (X. Bernier).....589

Photographie 51. Angle de tir du fort du Replatton en direction du tunnel du Mont-Cenis (E. Cottet Dumoulin, juin 2012).....599

Photographie 52. Angle de tir du fort de Bramafan en direction du tunnel du Mont-Cenis (K.Sutton, août 2013).....600

Table des graphiques

Chapitre 6.

Graphique 1. Recettes générées par le chemin de fer Fell entre juin 1868 et décembre 1870 d'après les données publiées chaque semaine dans le *Times* (P.-J.-G. RANSOM, *The Mont Cenis Fell railway*, op. cit., p. 53).....424

Graphique 2. Evolution du nombre de voyageurs empruntant tout ou une partie de la ligne du Rhône au Mont-Cenis de 1868 à 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet Dumoulin).....426

Graphique 3. Evolution des recettes du trafic-voyageurs sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis en Francs courants entre 1868 et 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet Dumoulin).....427

Graphique 4. Evolution des tonnes de marchandises transportées sur la totalité de la ligne du Rhône au Mont-Cenis entre 1868 et 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet Dumoulin).....427

Graphiques 5 a et b. Evolutions du volume du trafic de transit par les traversées ferroviaires alpines dans les sens Sud-Nord et Nord-Sud entre 1881 et 1886 (en milliers de tonnes), d'après L. TISSOT, « Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Economie et Société*, 1, 1992, p. 107. (E. Cottet Dumoulin).....435

Chapitre 7

Graphique 6. Répartition des voyageurs empruntant le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis en fonction de la catégorie de leur billet entre 1868 et 1886, d'après les données du *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer. Bureau de la statistique centrale des chemins de fer*, Paris, Imp. nationale, 1868-1886 (E. Cottet Dumoulin).....461

Chapitre 8

Graphique 7. Evolution démographique des communes de Modane et de Fourneaux entre 1858 et 1886, d'après les recensements de populations, ADS 6 M (E. Cottet Dumoulin)....536

Table des Tableaux

Chapitre 2

Tableau 1. Etat nominatifs des premiers actionnaires de la Compagnie Savoyarde au 10 février 1839, d'après le fonds ADS 29 F 7 et P. GUICHONNET, *Cavour agronomo e uomo d'affari*, Milan Feltrinelli, 1961.....113

Tableau 2. Liste des souscripteurs de la Compagnie Victor-Emmanuel au 14 mai 1853, d'après AST, Ministero di Lavori Pubblici, strade ferrate, série II mazzo 43, liste des souscripteurs de la Compagnie Victor-Emmanuel adossée à l'acte de constitution de la société, 14 mai 1853.....151

Chapitre 4

Tableau 3. Progression du percement des deux côtés du tunnel entre 1857 et 1870, d'après E. BIGNAMI, *La Percée des Alpes*, Paris, Hachette, et Cie, 1872, p. 218-219, L. FIGUIER, *Les Nouvelles conquêtes de la science, Volume 2 : Grands tunnels et railways métropolitains*, Paris, Librairie illustrée, Marpon et Flammarion, 1884.....265

Chapitre 6

Tableau 4. Etat du personnel de la Compagnie Victor-Emmanuel de 1861 à 1866, d'après le *Ministère des Travaux publics. Bureau de la statistique des chemins de fer. Documents relatifs à la construction et à l'exploitation*, Paris, Imp. nationale, 1872.....380

Table des matières

Remerciements.....	3
Sommaire.....	5
Liste des abréviations.....	7

Introduction générale.....	9
Faux-semblants.....	12
Les cadres de l'étude.....	14
Présentation des sources.....	19
<i>Sources consultées.....</i>	<i>19</i>
<i>Les limites des sources.....</i>	<i>27</i>
Mise en perspective historiographique et interdisciplinaire.....	29
Questionnements et problématique.....	36
Annonce du plan.....	39

Première partie

Batailles et pourparlers autour d'un chemin de fer en Savoie : <i>débats autour d'un frisson de modernité.....</i>	43
---	-----------

Chapitre 1

Le chemin de fer en Savoie : une convergence d'ambitions du local à l'international.....	47
---	-----------

<u>1.- Les attentes savoyardes.....</u>	51
--	-----------

1.1.- Un chemin de fer gage de prospérité et de modernité pour la Savoie.....	51
--	-----------

<u>1.1.1.- Un chemin de fer qui permettrait d'impulser le décollage économique d'une périphérie économique sarde et européenne.....</u>	<u>52</u>
---	-----------

<u>1.1.2.- L'instrument de la modernité.....</u>	<u>57</u>
--	-----------

1.2.- Un chemin de fer pour intégrer les Savoyards dans leur Etat.....	59
---	-----------

<u>1.2.1.- La Savoie, une périphérie politique.....</u>	<u>59</u>
---	-----------

1.2.2.- Un territoire de frontières.....	64
2.- Un chemin de fer en Savoie, un outil géostratégique.....	67
2.1.- L'épineuse question du choix du franchissement ferroviaire dans les Alpes.....	67
2.1.1.- Les grandes traversées alpines : des cols aux tunnels ferroviaires.....	67
2.1.2.- Les différents points de franchissement ferroviaires alpins envisagés.....	70
2.1.3.- Le Gothard, le grand rival.....	80
2.2.- Un chemin de fer qui créerait une nouvelle géographie portuaire.....	84
3.- Les atouts d'un chemin de fer en Savoie pour le royaume de Sardaigne.....	88
3.1.- Un atout pour le développement économique du Piémont.....	88
3.2.- Un instrument de l'unité italienne.....	91
3.2.1.- Unir le berceau des rois à la capitale.....	92
3.2.2.- Une union matérielle et morale des Etats italiens par le rail.....	94
3.3.2.- Un outil militaire pour réaliser l'unité.....	95

Chapitre 2

Genèse entrepreneuriale et financière d'une aventure politique calculée.....101

1.- Un chemin de fer au service d'un axe ancien de Chambéry à Lyon....105

1.1.- La Compagnie Savoyarde, reflet de l'esprit d'entreprise des notables locaux.....105

1.1.1.- Un renouvellement de l'axe Chambéry-Lyon par le rail et la navigation.....105

1.1.2.- Les actionnaires, le reflet des notabilités de l'époque.....112

1.2.- Une compagnie innovante mais vouée à l'échec.....119

1.2.1.- La construction de la ligne.....119

1.2.2.- Des espoirs déçus.....123

1.2.3.- Relance avortée et recherche de sortie.....127

2.- A qui confier la construction et l'exploitation de ce chemin de fer ?....131

2.1.- Une mise en question de la place de l'Etat.....131

2.1.1.- Le meilleur modèle à suivre : Etat ou compagnies privées ?.....131

2.1.2.- La concession de la ligne savoyarde.....136

2.2.- De multiples demandes de concession qui témoignent du potentiel du chemin de fer savoyard.....140

2.2.1.- Les premières propositions de traversées de la Savoie par des compagnies privées...140

2.2.2.- De la compagnie lyonnaise de C. Reyre à la Compagnie Victor-Emmanuel.....	143
2.2.3.- Les engagements de la Compagnie Victor-Emmanuel.....	146
3.- Le Victor-Emmanuel, un acteur pour une traversée.....	149
3.1.- Une société à capitaux transnationaux.....	149
3.1.1.- Les souscriptions au capital de la Compagnie Victor-Emmanuel.....	151
3.1.2.- La recherche du capital ou les réseaux à l'œuvre.....	155
3.2.- Charles Laffitte, la carte parisienne.....	158
3.2.1.- La réduction de la concession.....	159
3.2.2.- D'un axe Lyon-Turin à un axe Paris-Turin : l'éviction des Lyonnais.....	162
3.2.3.- Le Victor-Emmanuel face aux attermolements politiques de la connexion transfrontalière avec la France.....	166

Chapitre 3

Le(s) tunnel(s), nœud(s) gordien(s) de l'invention d'un axe.....	173
1.- Le PLM sort du tunnel.....	177
1.1.- De Turin à Culoz par la Sicile.....	177
1.1.1.- La ligne du Rhône au Piémont, une façon d'imposer le tunnel.....	177
1.1.2.- Jusqu'aux portes de l'ennemi.....	180
1.1.3.- L'affaire calabro-sicilienne.....	184
1.2.- L'échec du Victor-Emmanuel : une aubaine pour la France.....	187
1.2.1.- Le rachat de la Compagnie Victor-Emmanuel par l'Etat.....	188
1.2.2.- La rétrocession au PLM.....	191
1.2.3.- L'artère savoyarde dans l'organisation PLM.....	193
2.- Le tunnel, matrice de l'axe ; l'axe matrice du réseau.....	196
2.1.- Amplifications des revendications locales.....	196
2.1.1.- Les demandes de tracés.....	196
2.1.2.- Les querelles de clocher autour des gares.....	201
2.2.- Le PLM, acteur d'une diffusion.....	204
2.2.1.- Le PLM tisse lentement sa toile : ses premières concessions.....	204
2.2.2.- Une accélération avec le plan Freycinet.....	206
2.2.3.- Le PLM règle la question des raccordements tant attendus avec Lyon et Genève....	210

3.- Le PLM et la défense de son bastion alpin.....	215
3.1.- Préserver le Mont-Cenis en anticipant la traversée ferroviaire du Simplon.....	215
3.1.1.- <u>Se prémunir de l'éventuelle concurrence par un passage depuis le Valais.....</u>	215
3.1.2.- <u>Une protection au nord par le Jura.....</u>	219
3.2.- Contrôler les potentiels franchissements entre les Alpes françaises et italiennes...	221
3.2.1.- <u>Une menace peu sérieuse : le Mont-Blanc.....</u>	222
3.2.2.- <u>La Riviera, ligne internationale ou terminaison territoriale ?.....</u>	223
3.2.3.- <u>Le PLM et le Mont-Genèvre.....</u>	225

Deuxième partie

Construire, exploiter, utiliser un axe à portée internationale.....231

Chapitre 4

Le percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis : entre expérimentations et représentations.....235

1.- Un projet de longue haleine.....	239
1.1.- La construction du projet de percement.....	239
1.1.1.- <u>La genèse de la traversée ferroviaire.....</u>	239
1.1.2.- <u>Un projet qui fait des émules.....</u>	241
1.1.3.- <u>Sommeiller, Grandis et Grattoni.....</u>	244
1.2.- Un percement qui fait débats.....	249
1.2.1.- <u>Les mythes du monde souterrain.....</u>	249
1.2.2.- <u>L'adoption du projet de loi sur le percement.....</u>	251
2.- Le plus grand chantier d'Europe.....	254
2.1.- L'avancée des travaux.....	254
2.1.1.- <u>Les débuts lents du percement.....</u>	254
2.1.2.- <u>L'évolution avec l'arrivée des machines.....</u>	263
2.2.- Les travailleurs.....	271
2.2.1.- <u>Profil des ouvriers et conditions de travail.....</u>	271
2.2.2.- <u>Les conditions de vie sur le chantier.....</u>	275
3. La création d'un symbole.....	279
3.1.- Une œuvre titanesque.....	279

3.1.1.- Un centre européen de la science et de la technique.....	279
3.1.2.- Un centre de curiosité pour le grand public.....	282
3.2.- La symbolique monumentale attachée au tunnel.....	288
3.2.1.- Hommages au génie humain.....	288
3.2.2.- La célébration des enjeux géopolitiques du tunnel par ses portails.....	295

Chapitre 5

Grandeurs et misères d'un chemin de fer : les ambitions techniques aux prises avec les réalités matérielles.....301

1.- La première étape : la pose des voies.....305

1.1.- Les conditions matérielles.....305

1.1.1.- Les travaux préparatoires.....305

1.1.2.- La pose des rails.....309

1.2.- Les ouvriers au travail.....312

1.2.1.- Profil des ouvriers.....312

1.2.2.- Les aléas du chantier.....315

2.-La construction des autres installations.....319

2.1.- Les gares et stations.....319

2.1.1.- Des installations à moindre coût avec le Victor-Emmanuel.....319

2.1.2.- Un symbole de puissance du temps du PLM.....323

2.2.- Le matériel mobile.....327

2.2.1.- Le matériel de traction.....327

2.2.2.- Le matériel remorqué.....334

3.- Un territoire d'expérimentations et d'innovations ferroviaires.....339

3.1.- Des solutions techniques innovantes pour une mise en scène de la ligne.....339

3.1.1.- Une succession d'ouvrages d'art.....339

3.1.2.- Un ouvrage d'art particulier : le pont sur le Rhône.....346

3.2.- Un territoire de montagne qui devient une terre d'expérimentations.....351

3.2.1.- Un chemin de fer spécial pour gravir le Mont-Cenis.....351

3.2.2.- La mise en service du chemin de fer Fell.....358

3.2.3.- Un projet concurrent du Fell : le système Agudio.....366

Chapitre 6

Du Victor-Emmanuel au PLM :

l'exploitation de l'axe savoyard vers le Mont-Cenis.....371

1.- Offrir un service.....375

1.1.- Le personnel de service.....375

1.1.1.- Le personnel d'exploitation.....376

1.1.2.- Les vertus du personnel.....382

1.2.- La politique commerciale des compagnies à petite échelle.....385

1.2.1.- Les offres de voyages.....385

1.2.2.- Les connexions possibles avec le reste de l'Europe.....388

1.3.- De l'intermodalité à la monomodalité.....390

2.- La gestion quotidienne des trafics : l'ordre et la sécurité.....400

2.1.- De la réglementation du Victor-Emmanuel aux normes européennes.....400

2.1.1.- Les règlements internes.....400

2.1.2.- La Savoie dans l'Europe de la réglementation ferroviaire.....404

2.2.- Risques et gestion des risques.408

2.2.1.- Les mesures de prévention.....409

2.2.2.- Des accidents malgré tout.....413

3.- Les trafics, des indicateurs du degré de réussite de l'entreprise.....418

3.1.- Des trafics en attente du tunnel.....419

3.1.1.- Les politiques tarifaires.....419

3.1.2.- Les premiers trafics.....421

3.2.- Les répercussions de l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis sur les trafics.....424

3.2.1.- Les trafics au lendemain de l'ouverture du tunnel.....425

3.2.2.- Les limites de l'itinéraire du Mont-Cenis.....428

Troisième partie

Adhésions et rejets :

le chemin de fer, une mesure des distances sociales et politiques avec l'autre et le progrès.....441

Chapitre 7

Les Savoyards et leur chemin de fer.....445

1.- Un chemin de fer conçu aussi pour les populations locales ?.....448

1.1.- Une adhésion générale au chemin de fer.....448

1.1.1.- L'enthousiasme des débuts.....448

1.1.2.- L'émerveillement de toute une population devant la modernité.....450

1.2.- Des conditions qui favorisent l'utilisation du chemin de fer ?.....454

1.2.1.- L'encouragement à l'exportation de produits locaux.....454

1.2.2.- Les politiques commerciales à destination des voyageurs locaux.....457

2.- Une nouvelle façon de voyager.....463

2.1.- Un voyage en train, une aventure.....463

2.2.- Une nouvelle vision du monde alentour.....470

3.- Le chemin de fer, l'introduction d'un élément perturbateur dans la vie des Savoyards.....476

3.1.- Les résistances au chemin de fer.....476

3.1.1.- Gênes et désagréments.....476

3.1.2.- Les actes d'opposition.....479

3.2.- De nouvelles normes : vitesse, espace et temps.....482

3.2.1.- Perception de la vitesse et de l'espace.....483

3.2.2.- Le chemin de fer et le quotidien des Savoyards : l'apprentissage de l'heure.....485

Chapitre 8

Chemin de fer et territoire savoyard :

les logiques de co-évolution.....	491
1.- Le chemin de fer amplificateur des recompositions du territoire.....	495
1.1.- Une impulsion aux activités économiques locales.....	495
<u>1.1.1.- Dynamiser le tourisme élitiste : le cas particulier d'Aix-les-Bains.....</u>	<u>495</u>
<u>1.1.2.- L'apparition de nouvelles activités en ville.....</u>	<u>502</u>
1.2.- Des effets bénéfiques à nuancer.....	506
<u>1.2.1.- La fin d'activités anciennes.....</u>	<u>506</u>
<u>1.2.2.- Des gains difficiles à mesurer en réalité.....</u>	<u>509</u>
2.- Chemin de fer et espaces urbains.....	514
2.1.- Chemin de fer, morphologies et physionomies urbaines.....	514
<u>2.1.1.- La gare dans la ville.....</u>	<u>515</u>
<u>2.1.2.- La ville vers la gare.....</u>	<u>521</u>
2.2.- Apparition d'une ville ferroviaire : Modane-Fourneaux.....	526
2.3.- Fonction nodale et hiérarchie urbaine en Savoie.....	531

Chapitre 9

Le chemin de fer savoyard dans l'étau des relations franco-sardes et franco-italiennes.....

539

1.- Les cérémonies d'inauguration, un miroir de l'évolution des relations franco-sardes puis franco-italiennes.....	543
1.1.- 1857, le rapprochement.....	543
1.2.- 1871, l'éloignement.....	550
2.- Les enjeux du chemin de fer savoyard lors de la « deuxième guerre d'indépendance italienne ».....	563
2.1.- Le chemin de fer savoyard, un instrument militaire.....	563
<u>2.1.1.- Les préparatifs de la guerre contre l'Autriche.....</u>	<u>564</u>
<u>2.1.2.- Le chemin de fer et le déroulement de la guerre contre l'Autriche.....</u>	<u>567</u>
2.2.- L'emploi du chemin de fer par les troupes françaises : une violation des traités de 1815 ?.....	574

3.- Le chemin de fer et la nouvelle situation frontalière de la Savoie.....	578
3.1.- Les conséquences de l'annexion sur le chemin de fer.....	578
3.1.1.- Les nouvelles conditions du percement du tunnel.....	578
3.1.2.- Chemin de fer et délimitation de la frontière.....	582
3.2.- Les organisations des gares-frontières.....	586
3.2.1.- La gare-frontière de Culoz.....	586
3.2.2.- La gare-frontière de Modane.....	589
3.3.- Un chemin de fer qu'il faut protéger en cas de dangers.....	593
3.3.1.- La menace italienne, rumeurs et réalités.....	593
3.3.2.- Empêcher le franchissement : le tunnel du Mont-Cenis et les fortifications.....	597
 Conclusion générale.....	 607
 Bibliographie.....	 617
 Sources.....	 651
Sources d'archives.....	653
Sources imprimées.....	663
 Tables.....	 675
Table des figures.....	677
Table des illustrations.....	678
Table des photographies.....	683
Table des graphiques.....	687
Table des tableaux.....	688
Table des matières.....	689

Résumé

La mise en place des premiers chemins de fer en Savoie est un sujet qui est longtemps resté dans l'ombre des études sur la percée du tunnel du Mont-Cenis. Cependant, l'histoire de ce mode et les intentions sous-jacentes à la construction de ce réseau sont bien antérieures à la mise en exploitation de cet ouvrage (1871) et même des débuts de son percement (1857). Ce tunnel est évidemment un élément essentiel, voire central, en ce qu'il accomplit la quête de continuité modale ferroviaire à l'échelle de la liaison Europe du nord-péninsule italienne. Mais, il est aussi l'aboutissement d'un processus technique, économique et politique qui débute dans les années 1830. L'intérêt du chemin de fer en Savoie ne réside ainsi pas uniquement dans la prouesse technique qu'il représente. Il convient, à la lumière des évolutions de l'historiographie récente, d'interroger cet objet singulier à plus d'un titre. Cette singularité tient à deux éléments majeurs autour desquels il est possible de problématiser le traitement proposé : l'antériorité à la plupart des chemins de fer établis dans les Alpes, et le contexte politique particulièrement instable. La question de l'unité italienne, l'annexion de la Savoie à la France, l'évolution des relations franco-sardes puis franco-italiennes contribuent à dessiner ce chemin de fer qui en est une émanation plus ou moins directe. D'un outil de liaison entre un centre et sa périphérie « d'outre-monts » (époque sarde), ce chemin de fer devient un outil de projection internationale d'échelle européenne avec le tunnel, avant de devenir un enjeu d'intégration d'une périphérie dans le territoire français. La dimension locale et sociale ainsi que les questions touchant aux représentations ne sont toutefois pas à négliger, comme nous y invitent les récentes évolutions qui peuvent se caractériser par le passage d'une histoire des transports à une histoire de la mobilité.

La réflexion proposée tend, en considérant ces éléments, à interroger le chemin de fer en Savoie des années 1830 aux années 1880 comme le miroir d'une convergence d'ambitions sur un même territoire politiquement intermédiaire. Le chemin de fer en Savoie, tout en demeurant un instrument politique et une aventure financière qui doit s'adapter au contexte géopolitique, ne serait-il pas plus profondément un nœud de confrontation entre recherches d'opportunités locales et d'intérêts internationaux ?

La recherche de rentabilité des acteurs financiers (Compagnie Savoyarde, Compagnie Victor-Emmanuel, Compagnie du PLM) qui prennent part à la construction et à l'exploitation du réseau qui se met progressivement en place à travers et sur le territoire savoyard, se heurtent aux visées de l'Etat sarde, puis français. Ces derniers entendent de leur côté faire jouer principalement un rôle politique au chemin de fer. Ces intérêts politiques se heurtent à leur tour aux ambitions commerciales des puissances européennes, notamment de la Grande-Bretagne, qui voient dans le chemin de fer à travers la Savoie – et surtout dans le tunnel du Mont-Cenis – un axe de transit à portée internationale vers la Méditerranée et donc vers les Indes. Les élites locales, de leur côté, voient dans le chemin de fer un puissant moteur de développement économique et un moyen pour leur territoire d'exister dans la politique nationale. Quant au reste de la population savoyarde, il demeure en dehors des débats qui entourent les intentionnalités et la matérialisation du chemin de fer, tout en subissant les bouleversements qui découlent de son implantation. Fascinations et peurs se mêlent dans leurs représentations de cette incarnation du progrès. Le chemin de fer se pose ainsi en point de rencontre et d'articulation des diverses lignes de force qui font la trajectoire du territoire savoyard.

